No.518
KOKU-FAN
航空ファン
February 1996
2
太平洋戦争秘話・読み切り連載 第2回
友軍機誤撃墜事件の真相を探る
●渡辺洋二・著
T-2 BLUE FINALE
ブルーインパルス・ラストショー浜松
FS-X空撮, 米エアショーリポート, 空自T-400
特集 海賊旗(ジョリー・ロジャーズ)のトムキャット
連載●日本陸海軍飛行部隊史, 基地／空港撮影ガイド

FINALE
T-2ブルーインパルス、ラストショー浜松
Photography by Katsuhiko Tokunaga (AIR TO AIR)
Yukihisa Jinno/KF
Ryuta Amamiya/KF
JECTION
SEAT
DANGER
LT/COL N.ID
175

ついにT-2ブルーインパルス閉幕の時がきた。当初12月10日の航空自衛隊那覇基地航空祭が最終展示飛行となる予定だったが、諸般の事情によりこれがキャンセルされ、3日に行なわれた航空自衛隊浜松基地航空祭、エアフェスタハママツ'95がその舞台となった。ここ浜松は、T-2ブルー1年目の82年に事故が起きている経緯から、地元への配慮としてフライバイ中心の展示構成となっているが、初代ブルーインパルス発祥の地で、多くのファンに見守られながら最終展示飛行を行なうことができたことは、チームにとって最もふさわしいフィナーレになったといえるだろう。

この後、12月8日には松島で部内行事の最終訓練飛行を実施したブルーだが、14年間、175回におよぶT-2ブルーの公式展示飛行の幕は浜松で下ろされた。

↑　ウォークダウンの開始を待つ編隊長井出方明2佐と2番機西村　寧1尉、そして6人を見つめる大観衆。この日の浜松基地航空祭の入場者数は例年を上まわる15万人。絶好の撮影ポイントである基地外柵沿いも含めれば、相当の人出といえるだろう。

【右2枚】T-2ブルーインパルスのグラウンドクルー、正式には第4航空団第21飛行隊整備小隊第4分隊のメンバーにとっても、公式展示で青い作業服を着るのは今回が最後。地上での連携作業をショーアップしてくれた彼らや、多くのチーム支援者にも拍手を送りたい。

← スモーク（スピンドルオイル）をアフターバーナーで燃焼させながら、めずらしい5機でのハイアングル・テイクオフをみせる1、2、3、4、6番機。もう1機のソロ、5番機はこの後、アフターバーナーをカットしてスモークオン・テイクオフを行なう。

【前見開き】浜松への展開時、富士山を右手にリーダーズベネフィットをきめるT-2ブルー。

↓　1番機と4番機がそれぞれ前にずれ、1機から5機のデルタフォーメーションを先導する形態をかたち作るスワンローパス。

→　会場正面から進入、リーダーズベネフィットローパスで会場を抜ける6機のT-2ブルー。危険飛行ととられがちな垂直系の展示が控えられている浜松では、このほかにもデルタ、ピラミッドなどの隊形でローパスが披露された。

↑　会場右手（東側）から2機のソロが進入，パラレルハイスピードローパスを行なったのち，両側にそろってブレイクする。

←　6機のトレール隊形が「ワイドからタイトなデルタ隊形へと姿を変えていくチェンジオーバーターン」。この日は視程がよく，編隊の組み替えも近くに見えるように感じられた。

↑　最近では水平系の区分でしか見ることができなくなった，ソロ機2機によるクリーン＆ダーティローパス。脚下げ状態の5番機にスピードを合わせるため，迎え角を大きくとった6番機に注目。

←　編隊解散のためのブレイクマニューバーをのぞけば，最後の課目となったレベルオープナー。

↑　編隊解散のための最後の課目，ピッチアウトランディング。ブルーインパルス独特のブレイクマニューバー，ローリングコンバットピッチで締めくくれなかったのは少々残念だが，最後の飛行展示が好天に恵まれたのはなによりだった。
←　着陸，ウォークバック終了後，一日基地司令から井出編隊長に対して，記念の花束贈呈が行なわれた。

→　地元浜松をベースとしたブルーウイングクラブの熱いラブコールにより，地上展示に飛来した臨時第11飛行隊，次期ブルーインパルスのT-4（46-5730）。写真は帰投時で，パイロットは臨時第11飛行隊長田中光信2佐。12月22日，第21飛行隊戦技研究班は書類上でも解散する予定で，その後「臨時」の2文字がとれた第11飛行隊がブルーインパルスを受け継ぐことになる。

←↓　T-4ブルー仕様機の飛来により実現したブルーインパルス3世代の揃いぶみ。並べて展示されたのは午前中の早い時間だけで，その後T-2とT-4は飛行展示（帰投）に備えて移されてしまった。

【上２枚】 昨年までのような派手なスペシャル・マーキング機こそなかったが，今年も地元第１航空団のT-4はおなじみ16機編隊など精力的なフライトを実施した。上は離陸する第32教育飛行隊のT-4 3機で，編隊長機（07-5632）の垂直尾翼には「鉄腕アトム」のマーキング入り。右上は第32教育飛行隊のT-4 8機によるビッグアローフォーメーション。

下 今年のF-15の機動飛行には第７航空団第204飛行隊のF-15DJ（32-8062，8084）が参加，超低空パスやハイレートクライムを見せつけた。

【４枚】 "２時からのエアショー"ともいえる外来機のさよならフライバイ。海兵隊MAG-12からはVMFA-122，VMFA-235のF/A-18，VMA-513のAV-8B 2機が飛来したほか，海軍CVW-5からはVF-154のF-14AとVA-115のA-6Eが飛来，それぞれが背中の見えるブレイクやハイレートクライムを披露して帰投していった（空軍は35FWのF-16が参加）。

浜松への最後の展開を前に、同じ静岡県内の静浜基地上空を
デルタフォーメーションで通過するT-2ブルーインパルス。

次期支援戦闘機

脈動する, FS-X

Photography by Katsuhiko Tokunaga

10月7日，試作1号機（63-0001）の初飛行によって開発に一段の弾みがついた空自の次期支援戦闘機FS-X。その後も1号機は飛行試験を続行しており，12月7日現在その回数は9回を数えた。初飛行時，安全性を考慮して出したままだった脚も2回目以降は正常に収納され，来年3月に予定されている防衛庁への引き渡しまでにあと何回か社内飛行試験を行ない，その後はユーザー側である防衛庁・航空自衛隊の手に移行されることになっている。また，これに続いて電子機器を追加装備した2号機も，12月中の初飛行を目指して現在最終チェックを行なっており，予定どおりスケジュールを消化して試験に加われば，戦子戦など多角的な試験データの収集が可能となる。FS-Xをとり巻く状況はいまなお予断を許さないという見方もあるが，実用化へ向けての開発陣の動きは，確かに活づいている。

10月26日，3回目の飛行試験で中部地方上空を飛ぶFS-X(上)。下写真は浜松沖の太平洋上で脚機能をチェックしたときのもの，エアブレーキも開状態となっている。前ページ3枚も浜松沖K空域での撮影。

Photo / Yasuyuki Tanahashi

FS-X 2号機の始動

レーダー，FCSなどを装備する2号機は12月7日午前9時30分，遂に滑走試験を開始した．上はロースピード・タクシー中の同機．同日午後（4時40分ころ）にはハイスピード・タクシー，翌8日にはシミュレート・ライクオフも実施され，あとは初飛行を待つのみとなった（12月11日現在）．

Photos / Yasuyuki Tanahashi

オレンジ／青／白のトライカラーに身を包んだ試作2号機（63-0002）は，12月中の初飛行を目指して，現在最後の点検に余念がない．写真上と右は11月27日朝，名古屋空港から遠望されたコンパスチェック中の2号機．三菱電機製のアクティブ・フェイズドアレイ・レーダーを収容する機首レドームが黒く塗られている．主翼下，左右それぞれ3基のパイロンは非常に大型でフラップの作動時，動きを妨げないようその角度と合うように後部が斜めに切られた特異な形状をしているのが分かる（下）．

Photos: Ryuid Amemiya/KF

取材協力：「セキュリタリアン」，航空自衛隊

→ 航空自衛隊美保基地R/W25を離陸するT-400。米空軍もT-1Aの名称で同型機を採用し給油機・輸送機の乗員養成に使用しているが、自衛隊機とは救命扉の窓の有無が異なる。また、同基地は米子空港でもあるが、ここは中国地方日本海側唯一のレーダーを完備した飛行場である。しかし滑走路長は1,500mと短いため大型旅客機の導入ができず、満席状態が続いており現在2,000mへの滑走路延長工事中。

JASDF BRAND-NEW TRAINER

T-400

写真提供：航空自衛隊航空幕僚監部
撮影／文：瀬尾　央
Photography/Text by Hiroshi Seo
Photographs/Courtesy of Air Staff Office, JASDF

　今までの航空自衛隊をみると，戦闘機はすべてジェットだったが，支援機はプロペラがついていた。MU-2しかり，B-65しかり。しかし，いまやそうした時代ではない。PKOのために，あるいは政府首脳のために，航空自衛隊機が海外の空を飛ぶという新しい時代が始まりつつある。

　そうした時代の新しい練習機に選ばれたのはT-400。そのT-400を得て美保基地に新編された第41教育飛行隊が運用試験を終え，本格的な運用を開始した。

　従来の操縦士養成では，輸送機や救難機の分野に進むパイロットも，T-3，T-1，そしてT-4による戦闘機操縦前期課程を修了したあと，移行していた。T-400の導入により，これからは戦闘機以外のパイロットは本機でウイングマークを取得することになる。

　ある教官パイロットはT-400を評して，基本操縦課程の練習機として，安定性といい操縦性といいじつに適切な特性をもつ機体だ，という。その性能は，巡航速度がC-1の380ktに比較し400ktと速く，運用高度限界も戦闘機並みに41,000ftと高く，レンジは1,500nm，失速速度は90ktをやや切る程度で，幅広い運用を可能にしている。

← 美保にはC-1，YS-11をもつ戦術輸送部隊，第3輸送航空隊第403飛行隊が配備されている。T-400を運用する第41教育飛行隊が誕生し，その運用試験も完了し，平成7年8月から輸送機・救難機基本操縦課程の学生教育が始まっている。教官の多くはC-1など輸送機からの転入者である。

↑　カメラシップC-1の後方でS字に旋回を繰り返す3機のT-400。空撮空域は日本海。しかもエリア北部は韓国に近く，気象条件は万全とはいえず，上層に雲のない部分を求めて飛行することが非常に難しかった。92年度に発注された3機は，本格的な操縦士訓練を始めている。最終的には8機のT-400が配備される予定。

↓　C-1の後方で左右にブレイクするT-400。本機は元がビジネス機ゆえ運用上最大45°のバンクまで許されている。現在T-3のコースに在籍する航空自衛隊初の女性パイロット候補生も，T-1を修了すればT-400による約34週間の訓練を経て，輸送か救難か，実用機の部隊に移る予定である。

そもそも本機は三菱重工が開発したビジネス機であるが，88年に製造権がビーチに譲渡され，胴体の延長，最大離陸重量や燃料搭載量の増加がなされたものである。エンジンはJT15D-5Fで推力1,315kg。ライバル機には同じ推力のエンジンを装備するサイテーションV（在籍機にJA8576）がある。全長はほぼ同一だがT-400の方がややスパンが短く，やや高速で，やや離陸滑走距離が長い。

誰もが操縦できそうなナチュラルな操縦特性，シンプルな整備性（操縦系統は索）などは，このクラスのビジネス機に欠かせない条件だ。

コクピットを見ると，EFIS（Electoronic Flight Instrument System）といいFMS（Flight Management System）といい最先端の装備である。これも時代を先取りするという意味で練習機には重要な要素だといえる。支援集団が装備しつつある新鋭機，飛行点検機・救難捜索機U-125，政府専用機の補助機としての多用途機U-4，あるいはUH-60，さらには政府専用機，将来の早期警戒管制機767AWACS，あるいは防衛計画で登場した空中給油機も，グラスコクピットなのである。

今までの航空自衛隊練習機のスタンダードからいえば，最大の差異はサイド・バイ・サイドであることだろう。機長席（左）に座ると，操縦桿はヨークであるし，スロットルは右手である。運用試験で注意深く検証された点はこの部分ではなかっただろうか。下世話なことをいえば，広くはないコクピットであるから，右席の教官のゲンコは充分なリーチがある。

戦闘機の場合は「ひとりで飛べるか，そのひとりにまかせていいか」が問われる。戦闘機以外の機体では，逆にクルー・コーディネーションが大きなテーマだ。大型機はひとりでは動かせない。「右席左席まったく別の人格が，ズレなくひとりになりきる」こと，「1機になりきることが要点だ。T-400の導入により操縦訓練の早期からそれがクローズアップされてくる。

また，パイロットの重要な資質に「3分前を飛べ」ということがあるが，計器飛行は一種の頭脳プレイだ。T-400により大型機に入る前に計器飛行の訓練が始まる。これも操縦士訓練の大きな効率化だろう。

第41教育飛行隊

Photos : KOKU-FAN (Y. Yuzawa, Y. Jinno)

将来の航空支援集団所属機およびE-2C，E-767パイロットを養成するために発足した第41教育飛行隊が新機種T-400を装備して，本格的に動きだした。同飛行隊が所在する美保基地は，輸送機に機種転換する操縦士，および航法士やロードマスター（空中輸送員）の教育を行なっている第403飛行隊も置かれており，いわば空自航空輸送要員の総本山的存在。輸送機パイロットのタマゴたちにとっても申し分のない訓練環境といえる。ここで，空自飛行教育体系の新たな１ページがいま着実に始まろうとしている。

↓ T-400が装備するJT15D-5Fの排気口。母体となったビーチジェット400，米空軍の姉妹機T-1Aを通じて，空自仕様のみスラスト・リバーサーを装備する。

←【２枚】 格納庫内および列線で整備を受けるT-400。取材の時点で６機が在籍していた。本機は上記のスラスト・リバーサーのほかに，空自仕様として，INS（慣性航法装置）の追加，コクピット内ジャンプシートの設置，タッチ＆ゴー訓練のための降着装置の補強ならびにバードストライクに備えてキャノピーの強化が図られている。なお，第41教育飛行隊は自前の整備小隊を持たないことから，整備補給群の検査隊が列線整備を含む一連のメンテナンスを担当している。

↓ ブリーフィングののち，飛行列線へ向かう95-Dの学生。T-3，T-1の各課程を終えてきたとはいえ，まだまだ緊張が和らぐことはない。

↑ エンジン・スタート前の時間、整備員による最終機体チェックが行なわれる。同飛行隊は現在、教官コースも含めて4コースの教育を担当しているため機体のやり繰りも大変で、連日フル稼働状態。機体の新しさや高信頼性もさることながら、この高稼働率を支えているのはやはり優秀な整備員の存在によるところが大きい。

↑ 輸送機・救難機のパイロットは戦闘機とはまた違った技能を求められる。これは座学で長距離輸送機にとって必須の航法を受講中の95-Cの学生。飛行訓練と同様、こうした座学も息を抜くことはできない。彼らにとってここでの毎日はまさに必死。怠けていては置いていかれる。彼らの真剣な眼差しがそれを物語っている。

↓ 美保基地上空を旋回するT-400 #056。小柄な機体から軽快な運動性を連想してしまいがちだが、そこはやはりビズジェット。P.16でも記されている最大バンクは45°までといったものを始めとして、さまざまな運用制限が課せられている。

↑ 離陸滑走中の#052。なお、エンジン音の静寂性はさすがに抜群で、これなら基地渉外室も地元対策で頭を悩ますこともめったにないだろう。

→ 離陸準備中のコクピット内。学生は機長席、教官はコパイ席に座る。計器盤はご覧のようにEFISを大幅に採り入れたグラスコクピットとなっている。中央縦2列の丸型計器はエンジン関連のもので、これらは通常の機械式。

カンタス・オーストラリア航空が会社設立75周年を記念して，特別塗装機「ナランジ・ドリーミング」を日本路線に就航させた。カンタス航空は1920年11月16日に，クイーンズランド州とノーザンテリトリー州を探検し，航空路開設の必要性を痛感したふたりの青年により設立された。社名も，"Queensland and Northern Territory Aerial Services"の頭文字を取ってQANTASと名付けられた。当所は軍払い下げの複葉機アブロ504Kを使用し，遊覧飛行などを実施していたに過ぎないが，現在では26ヵ国92都市を，B.747-400など計92機のフリートで結ぶメガキャリアに成長している。

カンタス航空75周年記念塗装機
ナランジ・ドリーミング就航

→ 11月17日早朝6時，QF21便としてシドニーから成田に到着したB.747-300「ナランジ・ドリーミング」。ナランジとはオーストラリア原住民アボリジニの言葉で「私たちの場所」という意味。オーストラリアのサンゴ礁と熱帯雨林を，アボリジニの古代アートをモチーフにバラリンジがデザインしたもの。同機は，シドニー／成田，シドニー／ケアンズ／名古屋線などに就航している。

→ 昨年関空開港時に飛来したB.747-400「ウナラ・ドリーミング」も，11月28日に75周年記念の一環として成田に飛来した。このウナラもアボリジニ語で「カンガルー」の意味を持ち，オーストラリアの赤い砂漠をイメージしたバラリンジの作品。ちなみにカンタスは，洋上飛行の長い路線が多いにもかかわらず，第二次大戦後死傷事故が1件もない安全なエアラインとして有名だ。

Photo／Yasushi Kubota

Photos：Shiro Sendo／KF

米空軍航空団／基地シリーズ⑩

GUARDIANS OF THE UPPER REGION

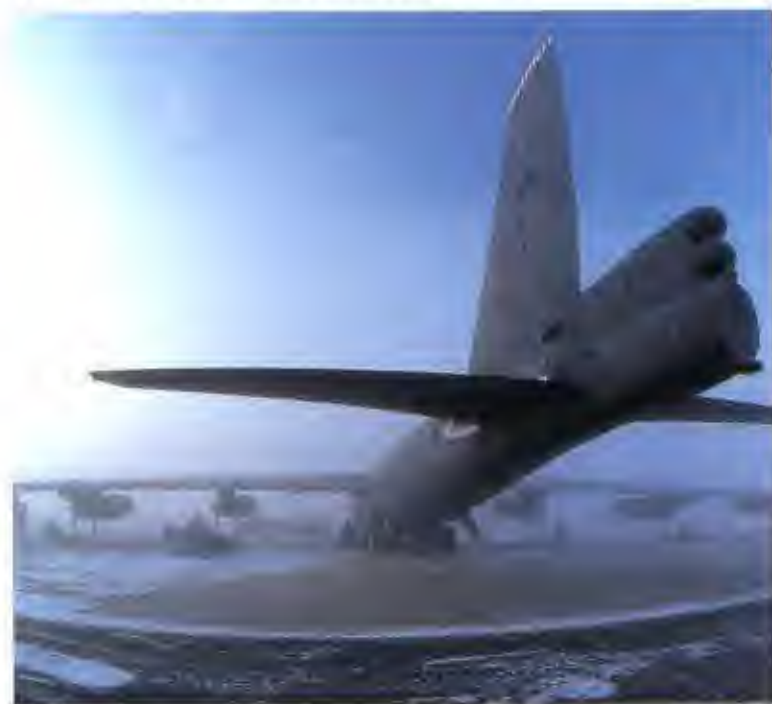
5th BW/MINOT AFB. ND

Photography by Randy Jolly/AEROGRAPHICS

ドラスティックなリストラの続く米空軍部隊の中でも，とりわけ爆撃部隊の縮小ぶりは著しい。長年にわたって主力戦略爆撃機の座にあったB-52も，現在では最終生産型のH型が在籍するのみで，現役2個航空団と空軍予備役：AFRES1個飛行隊(ほかに州兵航空隊：ANGに1個飛行隊編成予定)に配備されているにすぎない。今回は合衆国北部に展開する唯一のB-52Hウイング，ノースダコタ州マイノット空軍基地の5thBWにスポットライトをあててみた。

5thBWは，翼を持つドクロのインシグニアで知られる伝統ある航空団で，カリフォルニア州トラビス空軍基地をホームベースとしていた1960年代には，日本にも同団所属のB-52Gがときおり飛来していたし，KC-135Aは80年代に入ってからも稀に姿を見せることがあった。

1968年7月，マイノット空軍基地に移るとともにB-52Hに転換した5thBWは，それ以降一貫してノースダコタの片田舎で核アラート任務を遂行してきた。冷戦が解消された今日，核アラート任務こそ解かれたものの，5thBWは数少なくなったB-52オペレーターのひとつとして，来るべき紛争抑止任務に備えて黙々と訓練にはげんでいるのである。なお，P.152～153に関連記事を掲載。

（解説：松崎豊一）

↑ ノースダコタの雪原上空を飛ぶ5BW/23BSのB-52H(60-0005)。シリアルナンバーにちなんでウイング・コマンダー（航空団司令）機として使われている機体。マイノットはカナダとの国境までわずか数10kmの合衆国北部，しかも内陸に位置しているため，冬の寒さは想像以上に厳しい。5BWは，現在23，72BSの2個飛行隊を保有しており，23BSは赤／白，72BSは青／白のストライプをフィンチップに記入している。なお，72BSは1994年に新編されたばかりの飛行隊だが，96年6月30日に解隊が予定されている。

← 雪の舞うマイノットのフライトラインで，トレーニングフライトへ出発準備中の23BS所属B-52H(60-0023)。写真に見られるように，5BWのB-52Hは尾部銃座の20mmバルカン砲が取り外されている。各エンジンナセルに暖気用エアを送るホースが取り付けられているのに注目。

↑　内翼下面スタブ・パイロンにMER：マルチプル・エジェクター・ラックを介して計24発のMk.82 500㍀ AIR（空気膨張遅延型）爆弾を外部搭載，フラップ／ギア・ダウンで飛行するB-52H。H型のスタブ・パイロンは，もともとAGM-28ハウンドドッグ搭載用に装備されたものだが，のちにAGM-86 ALCMやAGM-129ACM（左右各6発）搭載用となり，現在ではもっぱら写真のように通常爆弾用やHSAB（Heavy Stores Adapter Beams）を介して，AGM-84ハープーンを各6発搭載するために使用される。湾岸戦争におけるB-52G（H型は参加していない）は，開戦劈頭（へきとう）AGM-86C CALCM（通常弾頭ALCM）を使用したほか，戦争全期を通じてM117 750㍀汎用爆弾（最大51発搭載）を多用したと伝えられるが，H型が近い将来地域紛争調停にかり出されることがあるとすれば，このときと同じようなオードナンスを使用することになろう。

→　凍てつく冷気の中でMk.82AIR訓練弾のハンドリングを行なうオードナンスクルー。B-52Hは通常Mk.82をボムベイ内に27発搭載するが，ベトナム戦争時代のB-52Dは，Big Belly計画により，じつに84発を機内搭載（プラス24発外部搭載）できるよう改造され，計60,000㍀の爆弾を積んで出撃した。このことはB-52のボムベイの潜在的キャパシティがいかに巨大であるかを如実に物語っているといえよう。

↑　未だ明けやらぬマイノットの滑走路からリフトオフするB-52H。米空軍ボマーフォース主力の座をB-1Bにゆずったとはいえ，本機の持つ通常戦争，地域紛争対応能力は，アメリカの世界戦略にとってまだまだ欠かすことのできないものといえる。米空軍は96会計年度で，56機のB-52Hを維持する計画と伝えられる。

←　B-52H（61-0034）へのトーイングバー装着作業。B-52はタンデム4輪方式という他にあまり例をみない降着装置を持っており，トーイングバーも特別のものを必要とする。本機の脚は4組を同方向にステアリングできるため横風着陸に強いという長所を持つ反面，前，後輪を同時に接地させないと，いわゆるポーポイジングを起こしやすい欠点がある。

↓　機内のクルーとコミュニケーションをとりつつ出発準備を行なうグラウンドクルー。青空は出たものの，遠景は雪煙にかすんでいる状態で，厳しい寒さはやわらぎそうにない。

↑　B-52Hのボムベイ。正面に見えるのがALCM 8 基搭載用のCSRL（Common Strategic Rotary Launcher/共通戦略兵装回転式ランチャー）の前部ヨーク・アセンブリーで，中心の丸い部分がドライブユニット。

←　B-52HのパワープラントTF33-P-3の点検作業。TF33はG型までのエンジンであったJ57をターボファン化したエンジンで，ターボファンとしてはごく初期のものだが，それでもJ57に比べて推力は20%増大し，燃費率は40%近く改善された優秀なエンジンである

↑→　23BSがCTP（Companion Training Program）訓練機として使用しているT-38A（65-10419）。ACC爆撃部隊のCTPとしては本機とT-37Bが使用されていたが，最後までT-37Bを装備していた2BWが1995年にT-38Aへと機種転換したことにより，全部隊がT-38A装備となった。右はT-38Aで訓練飛行に向かう23BSフライトクルーで，左肩にフルカラーの5BWインシグニア・パッチを付けている。

OCEANA TODAY

西のファイタータウン，NASミラマーのMCAS化によって，東のマスタージェットベースNASオシアナは「ファイタータウンUSA」へと変わろうとしている。現在，FWP（太平洋戦闘航空部隊）やNFWS（トップガン）はミラマーで海兵隊と同居中だが，1996年以降FWP（太平洋戦闘航空団）所属のF-14はすべてオシアナへ移動，トップガンも来年度中にNASファロンへの移駐が決定しており，ミラマーは「ホーネットネスト」へと変わっていくだろう。ここでは，今後，東西の戦闘航空団を一手に担っていくであろうオシアナの近況を最新のショットでお届けしよう。

Photos: Don Spering/AIR
David F. Brown

↑ 現在，F-14への夜間攻撃能力付与のためにLANTIRN（夜間低高度赤外線航法／目標指示）ポッドの運用試験が行なわれている。ポッド前方の球状の部分は狭視野のFLIR（赤外線前方監視装置）で，頭部が180°回転する。

↑ 上写真2枚はLANTIRNポッド運用試験中のF-14Bに描かれたノーズアート。

↓ タキシーアウトするVF-103 "SLUGGERS" のF-14B（AA213/161608）

【4枚】 VF-101のF-14A/Bに施された各部隊のメモリアル塗装（左最上段から時計回りにVF-1、VF-33、VF-114、VF-74）。リストラの影響で消えていく飛行隊のマーキングがゲートガードや記念碑でなく、こういったかたちで残されることは海軍機ファンにとってなによりの朗報だろう。今後、次々に解隊されていく飛行隊の塗装も施してもらいたいものだ。

↓ オシアナをエアボーンするVF-142 "PUKIN' DOGS"のF-14B（AG111/163407）。F110-GE400エンジンを装備するF-14B/Dは推力の高さから脚に負担がかかるため、空母から離艦する場合を含め、テイクオフするまではA/Bを使用できない。

Photo : Takeshi Hashimoto

↑　CVW-3からCVW-17へと配属替えとなって，レターも「AC」から「AA」へ変更となったVA-75 "SUNDAY PANCHERS" のA-6E（AA500/164382）。本機の写真は95年12月号スペシャルファイルのコーナーで紹介済みだが，その後ラダー部分のマーキングが再度変更になったので掲載した。新たなマークはCVW-17のインシグニアをあしらったもの。

→　やや古くなったが同じくVA-75の飛行隊長機（AC501/161660）に施されたマーキング。すでに解隊されてしまった大西洋攻撃航空団（ATTACK WING-LANT）に所属する各飛行隊のインシグニアがテイルレターを囲むように描かれている。

↓　オシアナにおいて通常訓練に向かうVA-75のA-6E（AA502/161662）。A-6飛行隊が次々に解隊されていくなかで，現在もなお大西洋方面で活躍する同隊は，最後までA-6を運用するLAST INTRUDER SQになっており，同隊の解散はすなわちA-6の退役を示す。

←↑　オシアナに駐機するVA-34 "Blue Blasters" のCAGバード（AG500/160998）。以前のタバコをくわえたドクロのマーキングのほうが馴染み深いが，同隊も最近になってこの塗装に変更された。同隊は現在，CVW-7に配備されており，CVN-73ジョージ・ワシントンに乗艦する予定。

↓　大西洋方面でアドバーサリー（仮想敵）任務を行なっているVFC-12 "FIGHTING OMARS" のF/A-18A（AF00/162435）。今後，アドバーサリー飛行隊はVFC-13と同隊のみとなる予定で，F-5E/Fを運用するVFA-127の解散後はいずれかの部隊がF-5E/Fを引き継いで使用することになる。写真はSu-27をシミュレートしているブルー系迷彩で，同隊のほとんどの機体がこの塗装を施している。

← オシアナで翼を休めるVF-101所属のT-34C（AD001/160273）。VF-124の解散によって，唯一のF-14RTS飛行隊となった同隊だがオシアナの本隊以外にもミラマーでF-14A/Dの機種転換を担当するDET.MIRAMAR，キーウエストでF-14A/Dの展開訓練を行なうDET.KEYWESTが存在する。

→ 同じくVF-101のT-34C（AD002/162267）。同隊では射撃訓練の弾着観測，クルー（教官）の年次飛行用に数機のT-34Cを運用している。上写真の機体と同じく飛行隊カラーの赤を主体にした塗装で，主翼，垂直尾翼端は赤白のチェッカー。主翼下面に「FLY NAVY」の文字が書かれている点に注意。

← NASオシアナベースフライトのUC-12B（7R/161513）。米海軍，海兵隊は業務連絡などの汎用機として各基地にベースフライトを置いている。垂直尾翼のレターは所在する基地を表すが，米国内は頭の数字が7，NAF厚木などの海外は8と決まっており，あとに続くアルファベットと合わせて各基地を識別する。

→ NASオシアナベースSARフライトのSH-3H（7R/152139）。捜索救難任務を行なっている同隊は今もなおシーキングを運用している部隊。テイルレターはベースフライトと同じくオシアナを示す「7R」。

AIRSHOW USA AUTUMN
SAN FRANCISCO FLEET WEEK
NAS FALLON
NAS CECIL FIELD
NAS NEW ORLEANS

SAN FRANCISCO FLEET WEEK

Photos : Takashi Hashimoto

毎年10月上旬にサンフランシスコ湾岸一帯で華やかに行なわれている海のお祭り“サンフランシスコ・フリートウイーク1995”が10月6日～10日の間実施された。このイベントは，軍，民一体となって地域ぐるみで行なわれているものだが，NASアラメダの基地閉鎖が取りざたされているため，海軍側としては，その存在価値をアピールする絶好のチャンスでもあり近年ますます力が入っているようだ。今年は軍艦の湾内パレード，エアショー，USSカール・ビンソン（CVN-70）のファミリークルーズ，戦勝50周年を祝した第二次大戦機のフライパスなど盛りだくさんな内容でサンフランシスコ湾はおおいに盛り上がった。

1　近代的鉄筋コンクリート造りのビルが林立するサンフランシスコの街をかすめるように飛ぶボートF4Uコルセア。逆ガルの主翼と直径4mを超えるプロペラ，同機の特徴がよく見て取れるショットだ。

4　NASアラメダで7機の第二次大戦機をフライトデッキに積み，太平洋を目指しサンフランシスコ・オークランド・ベイブリッジをくぐりぬけるカール・ビンソン。26時間におよぶショートクルーズの始まり。

【左2枚】 10月6日(金)午前11時にNASアラメダを出港したカール・ビンソンは，サンフランシスコを離れ北西に進路をとった。左の写真2枚は，30分後に発艦を控えエンジンランナップを行なうジャック・カーソン氏所有のTBMアベンジャー，コンフェデレート・エアフォース所属のF8Fベアキャット。この他にデーブ・モース氏所有のFM-2ワイルドキャット，B-25Jミッチェル3機，写真下のF4Uコルセアの合計7機がカール・ビンソンから発艦する予定だった。しかし，アベンジャーはオイルリークが見つかり，ワイルドキャットはパイロットが艦とサンフランシスコの間の天候を気にして発艦をとりやめた。結局B-25J 3機とコルセア，ベアキャットの計5機が14時30分から無事発艦に成功して空路アラメダへと向かった。大戦機のキャリアオペレーションはサンフランシスコの約40mile沖で実施されたので一般公開はされず，ビンソンのファミリークルーズに参加できた人と報道関係者だけがこのイベントには立ち会うことができた。

Photo: Frank B. Mormillo

↓→ 10月7日(土) B-25Jミッチェルと編隊を組みサンフランシスコ湾上空を飛び回るエド・シップレイ氏所有のボートF4Uコルセア。眼下には，サンフランシスコの代名詞とも言うべきゴールデンゲートブリッジ，同機が前日無事発艦したUSSカール・ビンソンが見える。

Photo: Frank B. Mormillo

↑　昨年のフリートウイーク1994で２機のホーネットがUSSエイブラハム・リンカーン(CVN-72)からサンフランシスコ湾内で初めての発艦に成功したが，今年はさらに大型のトムキャット２機が追加されて，ホーネット２機とあわせて４機連続発艦というかなり大掛かりなオペレーションになってきた。上はフリートウイーク'95ハイライトシーンの一番手として，ビンソンNo.3カタパルトから射出されたVF-11のF-14Dスーパートムキャット(NK100/163904)。

←　二番手はNo.2カタパルトから射出されたVF-31のF-14D(NK200/163893)。この後No.4カタパルトからF/A-18C（NK300/164640）No.2カタパルトからF/A-18C（NK400/164633）の順に発艦が続いた。

→　10月６日夕暮れが近づくカール・ビンソンのフライトデッキ上に並んだCAG機。明日の午前11時08分から予定されているサンフランシスコ湾内でのキャリアオペレーションでは彼らが主役となり，フリートウイークのハイライトシーンが観衆の前で繰り広げられるのだ。

↓　サンフランシスコ湾内を航行中の空母のまわりを警戒飛行するHS-4のSH-60Fオーシャンホーク(NK610/164075)。

→　トムキャット，ホーネットが次々に発艦するとすぐさま上空で待機していたVS-35のS-3Bが見事に一度で着艦をきめた。先ほど上がった4機がダイヤモンド編隊を組んでフライパスをきめると，NK700もすぐにNo.2カタパルトから射出されていき，わずか4～5分の間にすべてが済んでしまった。湾内でのキャリアオペレーションを無事終了させたフライトデッキオフィサー達から一斉に拍手と歓声が沸き上がり，イベントの成功を喜びあっていた。

↓　フリートウイーク恒例，軍艦のサンフランシスコ湾内パレード。

↓　ゴールデンゲートブリッジからトレジャーアイランドの間で土曜，日曜日に行なわれたエアショーの主役は，やはりブルーエンジェルスであった。日曜日の午後は，海面上に少しもやがでたのでブルーエンジェルスのデモはキャンセルされた。

↑　今年はNASアラメダの飛行場地区も一般公開されて現用機とビンテージエアクラフト両方が地上展示された。写真は，海兵隊のUC-12B。

←　NASアラメダのピアNo.2で一般公開されたUSSホーネット。一度はスクラップになることが決まったが，ミュージアムとして残そうという動きもある。しかし，資金不足が大きな問題となっている。

NAS FALLON

Photos：Takashi Hashimoto

↑　地上展示されたVFA-127のF-5F(NJ30/84-0456)。機体全面をブラックにした記念塗装機。空戦訓練では目立ちすぎて不向きだそうだ。
↓　NAVAL STRIKE WARFARE CENTER，通称“ストライク”所属のF/A-18。4機が模擬対地攻撃パターンを実施，地上の火薬が炸裂する。

10月14日（土），ネバダ州NASファロンで第8回エアショーが行なわれた。海軍基地としては内陸に位置するファロンは年間300日の晴天率を誇り，エアショー当日も終日雲ひとつない快晴の空の下，海軍ブルーエンジェルス，陸軍ゴールデンナイツの両デモチームをはじめとして空軍のF-16，ジュリー・クラークのT-34，そしてファロンのNSWC，VFA-127によるデモンストレーション飛行が予定どおり実施された。NASファロンでは数年に一度しかエアショーが行なわれないので，車で4～5時間かけてやってくる人も多いが，その期待に充分応える内容のエアショーだった。

【下2枚】　上段はF/A-18のRAGスコードロンVFA-125所属のT-34C(NJ491/160491)。VFA-106，-125の両RAG飛行隊はファロンにストライクファイター・ウエポンズ・デタッチメントを置いて頻繁に訓練にやってくる。下段はアイダホANGのF-4G。「WW」のテイルレターが入った。
【右下2枚】　ニューメキシコ州ホロマンAFBから地上展示にきた49FWのF-117A（82-0803）。ウイング司令機らしく傘下7，8，9FSのインシグニアが垂直尾翼に並ぶ。

↑← NASファロンをホームベースにフリート・アドバーサリーとして活躍するVFA-127“デザートボギーズ”のF/A-18とF-5が8機のビッグフォーメーションを組んでフライパスを実施した。この他にもF/A-18 VS F-5のACMのデモやF/A-18 4機によるミッシングマン・フォーメーションなどが演じられた。VFA-127は1996年3月に解散の予定で，その後任には予備役のVFC-13がミラマーから移動してくるらしい。現在F/A-18A/Bを使用しているVFC-13はファロンに移動後F-5E/Fに機種改変して，当面はF-5の飛行隊でアドバーサリー任務に就くようだ。

【右2枚】 アメリカの乾燥地帯特有のどこまでも抜けるような青空の下絶好のコンディションでブルーエンジェルスのデモは行なわれた。今年は，シーズンに入ってからNo.3のパイロットが交替したりと何かと騒がしいシーズンとなり，9月後半一部のショーをキャンセルしたため，一時はファロンのエアショーへの参加も危ぶまれ，主催者側をやきもきさせた。右手前はロートランジション・テイクオフから一気に引き起こす瞬，ランウェイ脇に砂埃が舞い上がっている。右奥は6機のホーネットが大地と垂直になった瞬間，隊長の合図で一斉にブレイクを開始するデルタバーチカルブレイク。

NAS CECIL FIELD

Photos : Takashi Hashimoto

フロリダ州ジャクソンビルにあるアメリカ海軍大西洋艦隊のマスタージェットベースNASセシルフィールドで11月4、5日の2日間エアショーが行なわれた。セシルには大西洋艦隊に所属するF/A-18, S-3の全飛行隊が駐留している。今年のエアショーでは，CVW-8のVFA-15, -87, VS-24の各機がモーニングショーでデモフライト主役を務め，午後には民間のアクロバット，ゴールデンナイツ，F-14, F-16, そしてショーストッパーにはブルーエンジェルズと，マスタージェットベースの名にふさわしい多彩な内容で楽しめるエアショーであった。

→　ホーネットのソロディスプレイに離陸するVFA-37"ブルズ"のF/A-18C（AC300/164199）。
→　VS-24のS-3Bをフライトリーダーに両翼をF/A-18Cが固めフライパスを見せるCVW-8所属機。
↓　デモフライト終了後クラウドラインの目前で長い主翼を折りたたんでみせるVS-24のS-2Bバイキング。

← フロリダ州最南端にあるNASキーウエストから地上展示にやってきたVF-45"ブラックバーズ"のF/A-18A（AD03/162454）。VF-45はまわりをすべて海に囲まれた南の島キーウエストをホームベースにしてアドバーサリー任務に就いているため，ブルー系の迷彩に身を包んでいる。前述のVFA-127同様にVF-45も1996年3月に解散する予定。

↓ セシルフィールドのSTRIKE FIGHTER WEPONS SCHOOL所属のF/A-18Cと兵装類一式が展示された。垂直尾翼に「AA」レターとブルズアイが描かれたこのホーネットは機体をライトガルグレイと白に塗った極めて珍しい物だが，残念ながらエンジン未装備機。

【左上】 ジャクソンビル国際空港に所在するフロリダANG 159FSのF-15A。同飛行隊は最近までF-16ADFを装備してインターセプト任務に就いていたが，F-15に機種改変した。

↑ セシルフィールドのエアショー期間中つねに発進できる態勢を整えていたHS-1のSH-3H（AR404/149897）。もうそろそろシーキング現役の姿も見られなくなりそうだ。

【左奥】 ブルーエンジェルスのトランスポート機TC-130G"ファットアルバード"が会場左手からハイスピードローパス，そして急激な左旋回を見せる。

← 2機のソロが会場正面から進入し，並んだ体勢からそれぞれ270°のロールを行ない，その直後に2機が交差するスリリングな演技"タック・アウェイ・クロス"。会場からは毎回どよめきが巻き起こる。

NAS NEW ORLEANS

NAS JOINT RESERVE BASEニューオリンズのオープンハウスが10月28日と29日に開催された。このニューオリンズ基地には空軍、海軍、海兵隊などが同居しているので、地元や外来機の地上展示、デモフライトが豊富である。さらに民間機のアクロやウォーバーズ、モンスタートラックのショックウェーブなども加わり、朝9時から夕方4時すぎまで分刻みのショースケジュールで進行し、「これぞ本場のアメリカン・エアショー」を充分楽しませてくれた2日間であった。

Photos : Yoshikazu Sekino

← 地上展示エリアに向かってタキシングするVFA-203"ブルードルフィンズ"のF/A-18A(AF301/161953)。ニックネームのとおりマーキングはブルーで統一。

↓ スターウォーズにゴロを合わせたVAQ-209"スターウォーリアーズ"のEA-6B(AF623/161775)。

↑ 予備役空母航空団のCVWR-20に所属する"リバーラトラーズ"のF/A-18A(AF415/162861)。

↓ 10月21日にP-3受領25周年を迎えた"クラウフィッシャーズ"(ザリガニ)のP-3C。レターが左右違う点に注意。

←↑　最近のエアショーではすっかりお馴染みになったウォーバーズのショータイム。ニューオリンズでも「まだまだ若い者に負けんぞ」といわんばかりにTBM、B-17、AT-6、SNJ、T-28などが大空に乱舞していた。

↑　今年の3月にはボスニアへ展開した空軍予備役の地元926FW/706FS所属のF-16C。
→　展示エリアに滑り込んだ917WG/47FS所属のOA-10A。

←　エアショーの最後を飾ったのはやはりサンダーバーズだ。シーズン終盤に入り、極めて完成度が高いアクロバット飛行を見せて多くの観客を魅了した。リードソロ（#5）を担当したシュワイザー大尉はルイジアナ州出身で、ひと際大きな拍手と歓声が送られていた。

↓　クィーン大尉は三沢基地の14FS出身でポジションはオポジングソロ（#6）を担当。

スカイレジャージャパン & 日本航空学園 航空祭

11月3,4,5日

11月3日から5日まで山梨県にある日本航空学園において，同学園恒例の航空祭と（財）日本航空協会が中心となって主催するスカイレジャー・ジャパン'95が，約8万人の入場者を集め開催された。スカイレジャー・ジャパンはスカイスポーツの安全性と楽しさを多くの人々に知らしめるためのイベントで，1989年から毎年1回開かれている。今回は，雄大な自然景観と充実した設備，そして航空祭開催の豊富なノウハウを有する航空学園の双葉滑空場と，韮崎滑空場の2ヵ所に会場を設けて，多くの人々にスカイスポーツの素晴らしさをアピールした。写真上は航空学園 坂本教官によるASK13グライダーのアクロバット。

→ 第一興商から出展されたモーター・パラグライダー。

↑→ 日本自作航空機連盟からのジャイロコプター，エアコマンドR532（上）と，ウルトラライト・プレーン 本田航研式01H35L。

→ 救難展示を行なった山梨県防災航空隊のS-76B「あかつき」。すでに山岳救助や山火事消火にと活躍中だ。FLIRや大型の拡声器，ホイストなどを装備している。

↓ 立川駐屯地から飛来したOH-6D。陸自からはAH-1SやUH-1Hも展示された。

Photos : Shiro Senda/KF

Photos : Nathan Georg

KF Special File

↑　米州兵航空隊フロリダANG125FG/159FSが使用機をF-16ADFから、このほどF-15A/Bに機種転換した。写真は10月25日に撮影されたF-15B（76-0125）で、垂直尾翼先端には小さく「Florida」の文字、中央には黒い電光を描いている。機首のマーキング（右小写真）はフロリダに今年誕生したNFLフットボールチーム、ジャクソンビル・ジャガーズのキャラクター。
↓　9月13日、カリフォルニア州NASミラマーで訓練中のCVW-9/VF-211のCAG（空母航空団司令）機。フルカラーのマーキングになっている。

Photo : S.Bukit

Photo : Nathan Leong

Photo : S.Bluet

↑　ルイジアナ州兵航空隊159FG/122FSのF-15A（77-0122）。「JZ」のテイルコードは所在地がニューオリンズであるため，"Jazz"（ジャズ）から用いられた。この隊長機のみ，テイルコードとシリアルナンバーが白のシャドー付き。なお，ニューオリンズには米3軍の予備役部隊が一緒に所在しており，正式名はNAS/JRB（統合予備役基地）ニューオリンズと呼ばれる。

←　NASノースアイランドに着陸するVRC-30のC-2A（162162）。垂直尾翼を青/黄に塗っている。

↓　ドイツ政府は今年7月から国連保護軍支援を目的とするボスニア作戦に空軍戦術機を投入したが，写真はこの任務のために新迷彩を施したAKG51（第51戦術偵察航空団）のトーネードIDS（44+42）。9月18日の撮影。

Photo : Ralf Jahnke

精鋭が鍛え上げた、高性能のフォルム!!

CP 2 1:72 空技廠 P1Y2-S 夜間戦闘機 極光〈近日発売〉 ¥2,600

■この写真のモデルは試作品につき、量産市販品とはマーキング等、一部が異なります。

HASEGAWA 1996 CATALOGUE

1996年度版 ハセガワ総合カタログ〈新発売〉¥900

CP 1 1:72 空技廠 P1Y1 ¥2,600

Kugisho

P1Y1 GINGA Type11

万能爆撃機の美しいフォルムを作る!!

日本海軍では爆撃機と言えば急降下爆撃機のことを言いました。つまり陸上爆撃機とは陸上を基地として急降下爆撃も、水平爆撃もそして雷撃までもできる万能の爆撃機を要求されたのです。日本の航空技術の頭脳を誇る空技廠は、三木、山名の両技師を中心に高速、長航続力をも取り入れた画期的な双発の陸上爆撃機を練り上げてゆきました。海軍はこの爆撃機に大きな期待を寄せ銀河と命名、中島飛行機を中心に大増産を計ったものの、空技廠のトンガった設計は当時の日本の産業基盤では残念ながら支えきれず、さらに誉エンジンの不調もあって実戦化は大幅に遅れてしまったのです。しかも不運なことに待っていたのは未熟な搭乗員と苛烈な戦況。しかし、台湾沖航空戦やウルシー泊地への長駆攻撃などの活躍が戦史に記されています。大戦末期に生を受けた航空機は多かれ少なかれ同じような状況を味わっているのですが、銀河ほど頭脳と手足の乖離の大きな航空機はなく、それが当時の日本の国力の限界だったのでしょう。さてハセガワ製1/72銀河、言うまでもなく長い間頑張ってきた旧品ではありません。ようやく世代交代と相成りました。もちろんハセガワならではのシャープな凹線モールドが銀河ならではの流麗なフォルムを見事に装い、イメージがジャストフィット。各構成パーツの精度は今さら言うまでもありますまい。さあ、ハセガワ久し振りの双発機を思いっきり堪能してください。

AP 38 1:72 ホーカー ハリケーン Mk.I ¥1,200

CP 3 1:72 二式複戦 屠龍 甲型 ¥2,400

■標準小売価格には、消費税は含まれておりません。

株式会社 長谷川製作所
〒425 静岡県焼津市八楠3-1-2
TEL(054)628-8241 FAX(054)627-8046

Photo : S. Bullet

海賊旗の伝説
VF-84 "JOLLY ROGERS" IS GONE.

Photo : Takashi Hashimoto

Photo : Takashi Hashimoto

↑ 解散を目前にひかえた95年9月，ホームベースのNASオシアナのエプロンでエンジン・ランナップを行なうVF-84のF-14A（204/159848）．94年初旬までの地中海クルーズを最後にCVW-8を離れた同隊は，その後テイルレターを書くことはなかった．

Photo : S. Bullet

↑ 94年秋，ネリスAFBランウェイ上でブレイク，着陸体勢にはいるVF-84のF-14A群．同基地では定期的にレッドフラッグなどの演習が行なわれているが，このほかにもひんぱんに海軍や海兵隊の戦闘（攻撃）飛行隊が展開，空軍機とのDACT（異機種空対空戦訓練）を行なっており，これもそうした時期に撮影されたもの．

→ 95年10月1日の解散から数日後，オシアナで垂直尾翼に海賊旗を残したままVF-101のフライトトレーニングに使用されていたVF-84のF-14A（207/160655）．印刷物での判読は難しいだろうが，キャノピーフレームには1944年に編成された初代のVF-84（先ごろ解散したVF-84とはルーツを異にした飛行隊）1代目飛行隊長，ロジャー・ヘドリック中佐（前席）とVF-84最後の飛行隊長，ダン・クロイド中佐（後席）の姓名が書かれている．

→ こちらも解散後の10月30日，NAFエルセントロでVF-101の機体としてフライトを行なうVF-84のダブルナッツ（司令乗機，200/161137）．キャノピーフレームにはやはりクロイド中佐の名前（後席）と，大西洋艦隊航空団司令，デイル・スノッドグラス大佐の名前が見える。

Photo : David F. Brown

Photo : S. Bullet

↑ 94年以降空母から降りたVF-84は、演習にも積極的に参加することになる。このページはカリフォルニア州29パームズで行なわれたCAX0495に参加したときの模様で、上はTER 4個にMk.76訓練爆弾を満載して離陸するF-14A（202/160391）。

↑ サイドワインダーのキャプティブ弾とTERを搭載、アフターバーナーを輝かせて29パームズ内キャンプ・ウィルソン飛行場を離陸するVF-84のF-14A(203/161852)。垂直尾翼内側にはCVW-8所属機の証、「AJ」のテイルレターはないが、ラダー下部には無事故記録をたたえて授賞されたセーフティアワードを示す「S」の文字が見える。
【右3枚】 CAXの最中に29パームズ上空で撮影された空撮。最下段はサウスカロライナ州MCASビューフォートから参加した海兵隊VMFA(AW)-224のF/A-18D（WK506）とのランデブーショット。

← キャンプ・ウィルソン内に設営されたテントでのブリーフィングの模様。当時の飛行隊長ゴーシュ中佐と副隊長クラウド中佐。VMFA(AW)-224のクルーの姿もある。説明を行なうのはVF-84の“スパイ”（情報士官）。

Photos : Randy Jolly/AEROGRAPHICS

TO BE CONTINUED…

Photo: David F. Brown

Photo: David F. Brown

↑→　VF-84の部隊史には幕が下ろされたが，海賊旗の伝統は，VF-84がVF-17から継承したように受け継がれる。新たに"ジョリーロジャーズ"となったのはこれまで"スラッガーズ"として知られていたF-14Bスコードロン，VF-103。今後はスカル＆クロスボーンで垂直尾翼を飾り，CVW-17の一員としてUSSエンタープライズ（CVN-65）に搭載される。

Photo: Masanori Nakano

←　VF-84解散直前の9月24日，NASオシアナではオープンハウスが行なわれたが，この日ハンガー内では，黙々とVF-103のスキッパーバードであるF-14B（AA201/163219）の塗り替え作業が続けられていた。

↓　オシアナに着陸するVF-103"ジョリーロジャーズ"のF-14B（AA211/163216）。黒い垂直尾翼こそ再現されなかったが，機首にはフュリーの時代から受け継がれるストライプが継承されている。

Photo: Ryuta Amamiya/KI

←　やはり96年に解散予定のVF-21で，現在XO（副隊長）を務めるジム"MEAN JIM"グリーン中佐は，同隊解散後，VF-103のXO，CO（飛行隊長）に就任する予定となっている。

→　大きなダークグレイの矢印が垂直尾翼に描かれた，VF-103"スラッガーズ"の最終マーキング（AA204/163215）。現時点ではまだこうした機体も混在するが，このマーキングは短命に終わってしまうようだ。

Photos: David F. Brown

AIRCRAFT OF VF-84

【左2枚】 VF-17から歴史を受け継いだ初代のVF-84は1944年にF4Uコルセアの飛行隊として発足したが、先ごろ解散したVF-84のルーツは、1955年にFJ-3フュリーを受領した"バガボンズ"に端を発する。左上はVF-84のFJ-3、左下はF8U-2クルーセイダーで、双方ともまだ海賊旗のマーキングはないが、黄／黒のシェブロン／ストライプに現在のおもかげが見られる。なお、クルーセイダーのインテイクには黄色のファイアパターンが描いてあった。

→ USSインディペンデンス(CVA-62)のNo.1カタパルトにセットされたVF-84のF-4B(AG200/151506)。インディ/CVW-7でベトナム戦争に参加した同隊は、そのクルーズ中、垂直尾翼のカラーリングを写真のようなものから全面黒に変更。胴体のストライプも黄／黒の配色を反転させている。

↓ 74年4月、USSフランクリン D.ルーズベルトでの航海に同行しなかったため、テイルレター未記入の状態でオシアナにならぶF-4B(202/153047)。

Photos : U.S.NAVY

Photos : via Naoki Nishimura

Photo : via Naoki Nishimura

↑ 74年10月、NASミラマーで撮影されたVF-84のF-4N(AE201/152253)。N型を受領した同隊は、このあとルーズベルト/CVW-6で1度クルーズを行なっている。

← 76年にはトムキャット・スコードロンとなったVF-84だが、写真はめずらしく100番台のサイドナンバーを付けている(AJ137/160382)。どうやらVF-101の機種転換訓練に駆り出されていたころに撮影された写真のようだ。

Photo : via Naoki Nishimura

↑　77年5月，バージニア州NASノーフォークで撮影されたVF-84のF-14A（AJ202/160382）。USSニミッツ（CVN-68）搭載時の，トムキャットのなかでは一番華やかな塗装。

→　79年，VF-84はニミッツとともに映画に出演することになる。映画のタイトルは"THE FINAL COUNTDOWN"，最新鋭の原子力空母が1941年の真珠湾攻撃時にタイムスリップ，トムキャットと零戦が空中戦を展開するといった奇抜なストーリーだが，このなかでVF-84はスクリーンせましと飛び回る。写真は映画撮影時の記念フォーメーションで，T-6改造零戦と編隊を組むVF-84のF-14A（AJ202，203）。

Photo : U.S.NAVY

Photos : T-PRESS

↑　83年，イタリア，ナポリに入港したニミッツ艦上のVF-84のF-14A（AJ203/160401）。国籍マークが小型化されている。81年から82年にかけて行なわれた地中海クルーズでは，僚友VF-41がリビアのSu-22 2機を撃墜，同隊も初めてクルーズでTARPSを運用している。

→　86年に撮影されたロービジビリティ・スキームのF-14A（AJ210）。このあとCVW-8はニミッツを離れ，USSセオドア・ルーズベルト（CVN-71）に搭載されるが，航空機にはカウンターシェイド迷彩が普及していく。

小牧基地航空祭

11月19日(日)、FS-XやT-400で話題になっている小牧基地で恒例の航空祭が行なわれた。同航空祭は名古屋国際空港に隣接していることから、例年飛行展示の類は制限されてしまっているが、それでも米海兵隊機の参加などもあってか約5万5千人の観客が訪れた。

撮影：坂井田直樹

←↑ 小牧基地をホームベースとする第5術科学校所属のT-1B。この日のために垂直尾翼に書かれた文字は"勇鯱"のほか闘鯱、激鯱、烈鯱、強鯱、猛鯱など各機体ごとにそれぞれ異なっている。

Photo : Shigeo Shinoka

↓→ 岐阜から飛来したF-4EJ改には航空祭を祝うメッセージが書かれていた。

↑ 営門はゲートガードとなっている第207飛行隊塗装のF-104DJ（46-5020）。機体は元第205飛行隊所属機。

↓ 地元救難教育隊からはUH-60Jが救難訓練を展示した。

→ 帰投準備を始めるVMFA-235のF/A-18C。3機が飛来。

築城基地航空祭

撮影：小栗義幸

小牧基地で航空祭が行なわれていた11月19日，九州は福岡県の航空自衛隊築城基地でも航空祭が開催された。西から下り坂という天気予報のわりにはまずまずのコンディションが保たれ，地元第8航空団のF-15，F-1はもちろん，残り3回の展示となったT-2ブルーインパルスも予定どおりのフライトを実施することができた。また米軍機もKC-135Rが昨年に続いて飛来したほか，築城初展示となった51FWのF-16C-40など多くの機体が参加した。

【このページ4枚】 機動飛行，模擬対地射爆撃，編隊飛行と大忙しの地元第8航空団，第6飛行隊のF-1（最上段）と第304飛行隊のF-15J（中段，下段右）。ハンガー内ではF-1の兵装展示も行なわれた（下段左）。

←↑　九州2連戦の1本目を、無事第1区分で実施できたT-2ブルーインパルス。しかし後半、天候が悪くなり数課目をキャンセルしている。写真はタキシーアウト直前の5番機、里信修一1尉（左）と、チェンジオーバーロールでダイヤモンド隊形に移行した4機のT-2。

←　1月号P.99で紹介した第13飛行教育団のT-1A"あしや家"（25-5838）は、築城基地航空祭スペシャル・タンクを搭載して飛来、26日の新田原にもスペシャル・タンク搭載で参加している。

→↓　在韓米軍51FW/36FSからはF-16C/D-40（90-1775、90-1780）が飛来、グッズ販売や記念撮影で、海兵隊機ともども人気を博していた。

↑　目達原駐屯地より飛来、機動飛行を展示した陸上自衛隊第3対戦車ヘリ隊のAH-1S（73425）。

→　岩国基地のMAG-12にローテーション配備されたハリアースコードロンVMA-513からは、AV-8B（WF11）とAV-8B（NA）（WF23）の2機が飛来した。このほかにも海兵隊からVMFA-122のF/A-18A、VMFA-235のF/A-18C、空軍からは35FW/13FSのF-16C/D-50、18WG/909ARSのKC-135Rなどが参加している。

新田原基地航空祭

築城基地航空祭から1週間後の11月26日，今度は九州のもうひとつのTAC基地，宮崎県新田原基地で航空祭が開催された。滑走路近くで撮影でき，シャッターチャンスにも恵まれた航空祭として飛行機写真撮影愛好家には人気のニュータ・オープンだが，今回も日中に一時真っ暗にはなったものの，全体的には好天に恵まれ，事故の影響でフライトの危ぶまれていたF-15も元気に飛行展示を実施した。

撮影：小栗義幸

【上2枚】 午前中早い時間に編隊飛行を中心としたデモフライトを行なった飛行教導隊のF-15DJ（82-8065，12-8075）。オドロオドロしいアグレッサー迷彩のイーグルが見られるのも，ファイタータウン・ニュータの航空祭の魅力のひとつ。

➡ オープニングフライトを終えて，赤白のドラッグシュートを曳きながら着陸する第5航空団第301飛行隊のF-4EJ改（37-8314）。制空迷彩機の増えてきたファントムだが，うれしいことに（？）同機は未だにカルグレイ塗装のままだ。

【左2枚】 オープニングフライトにそれぞれ3機編隊で参加した第301飛行隊のF-4EJ改と第202飛行隊のF-15DJ。このあと，この青空が嘘のような曇天に覆われ，F-15J，F-4EJ改，T-4の機動飛行展示は真っ暗ななかで行なわれた。

↑　地上展示されたF-15J、F-4EJ改、T-4はコクピットも開放した。

←　在韓米軍烏山基地から飛来した51FW/25FSのOA-10A(81-0973)。同隊はリザード迷彩機ばかりを運用していたが、先ごろ制空迷彩機が配備され、今回日本初展示となった。

←　本誌カラーページでも紹介している美保基地第3輸送航空隊第41教育飛行隊の新練習機、T-400(41-5052)。最近入間飛行点検隊のU-125とともに、自衛隊航空祭の常連となりつつある。写真は帰投時の撮影。

→　築城から飛来した第6飛行隊のF-1。1週間前の築城基地航空祭には第301飛行隊のF-4EJ改が飛来しており、お返しとばかりに派手な空対地射爆撃を披露した。

←↓　第1区分、いわゆるアクロ飛行としては新田原が最後の展示となったT-2ブルーインパルス。築城に続いてほぼ予定どおりの展示が実施され、T-2ブルー最後の九州2連戦は、成功のもとに幕を下ろした。次週浜松でのフライトがフライバイになるということもあり、ブルー最後のアクロ公式飛行をひと目見ようと、当日は全国各地からブルーファンが訪れていた。また結局、12月10日がキャンセルされたことにより、残念ながらT-2ブルーは那覇での飛行展示を一度も行なうことができなかった

READER'S REPORTS

国内投稿写真ニュース

Text: Junichi Ishikawa
写真解説：石　川　潤　一

このページでは皆様の投稿写真をお待ちしております。投稿規定についてはP.182をご参照ください。

← 10月22日，三沢のR/W10を離陸するペンシルバニアANG 193SOG/193SOS所属のEC-130E(RR)ボラントソロII(63-9816/3977)。93年9月号P.10で紹介したように，PSYOPS（心理作戦）を担当する193SOSにはモノクロTV中継が可能なEC-130E(RR)ボラントソロIと，カラー中継ができるこのボラントソロIIがある。ボラントソロIIはこれまで63-7773/7869/9817の3機が確認されていたが，本機は93年1月号P.118で紹介したEC-130Eコンブィ・レビ（CL）から改造された4機目で，前胴上部のアンテナ配置が93年9月号の63-9817とは異なる。本機は11月1日には嘉手納で確認されており，韓国で行なわれたフォールイーグル演習に参加したものと思われる。

← 11月13日，嘉手納のR/W05Rに着陸する3WG/54FSのF-15C(81-0054)。シンガポールで行なわれた米，タイ，シンガポールの合同演習"ケープタイガー"に参加した帰路，嘉手納に立ち寄ったもので，飛行隊長機の本機とF-15C 3機(80-0018，81-0029，81-0053)，F-15D 1機(80-0058)，詳細不明の1機，計6機が飛来した。キャプティブ弾ではあるが，AIM-9MとAIM-7Mを搭載，3本タンクという満載状態での飛来だった。92年7月号P.136で紹介したように，本機はそのシリアルからずっと54FS飛行隊長機に指定されてきた。しかし，95年前半は81-0029に飛行隊長機の座を譲っており，この間にIRAN（定期修理）を実施，MSIP仕様機となったのだろう。

← こちらは11月2日から6日まで嘉手納に展開した354FW/355FSのA-10A（79-0187）。6日に横田へ向けR/W05Rを離陸する際の撮影で，このほか4機(78-0701，80-0197，80-0259，81-0970）が飛来している。増槽2本にバゲージポッド，AIM-9MとATM-65マベリック訓練弾，LAU-68ロケット弾ポッド，AAS-35ペイブペニーとバラエティに富んだ搭載例を見せてくれている。355FSのA/OA-10Aは1年前にキーンエッジ'95FTX(95年2月号P.40参照）で飛来して以来，2度目の来日となる。355FSではA-10AとOA-10Aを混成配備しているが，両者は外見からでは識別できない。シリアルにも諸説あるが，5機のうち少なくとも#701と#970はOA-10Aのようだ。

Photo: Satoru Kubo

→ 11月7日，千歳をタキシングする354FW/18FSの飛行隊長機，F-16C-40G（89-2121）。またも「AK」だが，こちらは空自との日米共同演習“コープノース96-1”に参加した機体で，パイロットがサムアップであいさつしている。本機は前ページの355FS機とともに，1年前のキーンエッジ演習にも参加しているが，今回はDACT（異機種空対空戦闘）が目的のためLANTIRNポッドを搭載せず，身軽な状態でミッションを行なった。18FSにはまだAIM-120A AMRAAMの運用承認は下りていないようで，AIM-9同士ならF-15Jにも勝機はある。

Photo : Ryuzo Kusumoto

→ 11月18日，関西空港に着陸した89AW/1ASのC-137C（85-6973/20043，exN17668）。APEC大阪会議に出席する米ゴア副大統領の特別機として飛来したもので，クリントン大統領の来日中止にともない，VC-25Aの関空初飛来もキャンセル，バックアップ用の#56973がエアフォース2となった。VC-25Aの配備によりサポートに回った元大統領/副大統領専用機といえば，26000番（62-6000）と27000番（72-7000）のC-137Cがよく知られているが，この2機もAPEC会議では，ブラウン商務長官とクリストファー国務長官の特別機として15日に関空入りしている。

→ 11月6日，横田のR/W18に着陸するFAA（米連邦航空局）のガルフストリームⅣ“Spirit of America”（N1/1071）。「N」のレジスターを付けている以上は民間機だが，塗装は米空軍のC-20と同じインシグニアホワイトとブルー（BAC5070）に金のストライプで，垂直尾翼には星条旗だけでラジオコール・ナンバーがなく，かわりにエンジンナセルに「N1」のレジが記入されている。この機体もやはりAPECに出席したペニャ運輸長官の乗機で，長官は東京での日程を終えた後，本機で関空へ向かっており，大阪には15日から19日まで滞在した。

Photo : Hisatoshi Kaiya

→ 11月30日，横田のイーストエリアで離陸準備中の7WG所属C-130E（74-1689，2134，1691）。11月下旬に横田へ展開，ミッションを行なっている機体だが，手前の#689が40AS（ユニットカラー青），後方の2機が39AS（赤）所属機で，#691は白フチ・レターを付けた飛行隊長機。また，#134は91年2月に463TAW所属機として飛来した際，通信アンテナを多数追加した“シニア・スカウト”仕様機（横田のマニアはさっそく「スネモハーク」と命名した）であったが，今回はアンテナなしの飛来だった。小写真は#691と#689のノーズアート。

Photos : Toshiyuki Nakagawa

Photo : Shigeo Shizuka

← 11月18日，伊丹を離陸するHMX-1のVH-3H(159360)。C-137Cで関空へ飛来するゴア副大統領の乗機として，僚機159357とともに離陸したもので，安全対策上どちらが「マリーン2」となるかは外見では分からない。このほか予備機(159352)，バックアップ用に普天間のHMH-465から派遣されてきたCH-53E 3機などもAPEC期間中，伊丹からミッションを行なった。なお，VH-3HはC-5ギャラクシーで伊丹に空輸され，リムジン空輸用に関空へもギャラクシーが姿を見せた。コクピット側面にあるのが，バイス・プレジデンシャル・シール。

Photo : Kiyotaka Akiba

← 11月18日，横田のスポットC57でギャラクシーに積み込まれるHMX-1のVH-60N(163266)。クリントン大統領来日に備え，東京での交通手段としてほかの2機（163261，163265）とともに横田に展開していたが，大統領が来日を取りやめ，ゴア副大統領も関空から帰国することになったため，3機はマリーン1にもマリーン2にもなることなく帰国した。海兵隊はクアンティコのHMX-1にVH-3H/VH-60Nを19機も配備しているが，今回のように正副大統領が複数の都市で別個に行動する場合を想定すると，多すぎる数ではないだろう。

← 11月19日，関空に駐機するロイヤル・ブルネイ航空のA340-212（V8-BKH/009）。APECに参加したボルキア国王の特別機で，今回関空へ飛来したなかでは唯一，初来日の機体だ。当初，ブルネイ政府のA340-212（V8-PJB)と思われていたが，実際にはブルネイ航空機が使用された。ただし，このV8-BKHは定期運航用ではなく，政府のVIP輸送専用。周りにはニュージーランド空軍のB.727-22C（NZ7271/19892）やメキシコ空軍のB.757-225（TP-01/XC-UJM/22690)，エアチャイナのB.747-4J6(B-2447/25883）などの特別機が並んでいる。

← 12月3日，羽田のV2スポットに駐機するチェコ政府飛行サービス（SLU）のIℓ-62M（OK-BYV/3850145）。東京の国連大学で行なわれた希望と未来国際会議に出席したチェコのバツラフ・ハベル大統領の特別機で，チェコとスロバキアが分離独立してからは初来日。ハベル大統領は92年4月に国賓として来日したが，その時の特別機はSLUのIℓ-62M（OK-BYZ/92年7月号P.140参照）だった。同じSLUでも今回とは別機で，カラーリングにも前胴部に国名が記され，垂直尾翼には国籍マークが入るなど，かなりの差異が見られる。

Photo : Tetsuya Kakitani

Photo: USAF

DOUGLAS B-66 DESTROYER

●解説：石川潤一
Text: Junichi Ishikawa

Dougras EB-66C Destroyer 54-0466, 18TFW/19TEWS Det.1 at Itazuke.Japan in May 1969.

のちに小説「バット21救出作戦」に、実名モデルI.E.ハンブルトン中佐の搭乗機として登場することになる福岡の板付に駐留した第18戦術戦闘航空団第19戦術電子戦飛行隊第1分遣隊のEB-66C(54-0446)。19TEWSは前身の363TRW Det.1を改称したもので、作戦担当地域はベトナム。朝鮮半島を担当するため板付に残されていたDet.1は1965年5月15日に廃止され、嘉手納の本隊に合流された。しかし、こちらも71年10月30日には閉隊し、本機はタイにあるコラート基地の388TFW/42TEWSへ移動。それとともにテイルコードは「JW」となる。そこで欧州を担当していた39TEWSからコラートの388TFWへ派遣され、42TEWSと協同作戦に当たっていたハンブルトン中佐は72年4月2日同機に搭乗して飛行中、南ベトナム北部クアンチ上空でSA-2に撃墜され、中佐のみが脱出に成功。数日間ジャングルを逃げまどったすえ、海兵隊に救出された。

Photo: USAF

完成直後のRB-66A 1号機。機関砲を装備した原型機というのは，あまり例がないだろう。

1991年11月26日，A-3スカイウォーリアの引退を見届けて逝去したダグラスの伝説的航空機設計者，エドワード・ハイネマンが残した「作品」は多々ある。そのなかで，筆者の独断で最も美しいと感じる機体がスカイウォーリアである。あくまでも個人的な思い入れではあるが，スカイウォーリアに少し手を加えただけでここまで醜くなるのか，飛行機の設計がいかに微妙なバランスの上に成り立っているのかを示す格好の見本が，今回紹介するB-66デストロイヤーだ。

1940年代後半，ダグラス社エルセグンド部門の主任設計者であったエド・ハイネマンはA-3（当時はA3D）設計に当たって10，000ポンドの核爆弾を搭載して，既存のミッドウェイ級空母から運用可能な核攻撃機を目指した。ダグラスの提案は他のメーカーが示した仕様よりずば抜けて軽く，その先進性は超大型空母CVA-58ユナイテッド・ステーツのキャンセルによって証明されるわけだが，ぎりぎりまで絞り込んだひとつの究極がスカイウォーリアというかたちで現われている。

A3Dに目を付けた空軍は，採用に当たって独自の要求をつけ加えたため，最初は引き締まっていた機体にも贅肉が付く。名は体を表わすというが，「空の戦士」（スカイウォーリア）が「破壊者」（デストロイヤー）として生まれ変わる際に，海軍の純白の制服から，空軍の野暮ったい青い制服へ着替えたようなものだ。しかし白服の戦士も迷彩服の破壊者も，最後はそのペイロードと航続性能が買われて，電子戦におけるハイテク戦士として生涯を終えることになるのだから不思議な巡り合わせといえよう。

B-26インベーダーの後継機

A3D（A-3）スカイウォーリアについては92年5月号のこのページで紹介されているので重複は避けるが，原型機XA3D-1は朝鮮戦争期間中の1952年12月15日に初飛行している。しかし，この時点で空軍はA3Dの陸上型デストロイヤーの採用を決めており，偵察型RB-66A 5機を52年度予算で，またRB-66B 73機と爆撃型B-66B 26機を53年度予算で発注済みだった。空軍ではダグラスB/RB-26インベーダーの後継となる軽爆撃/偵察機として，とりあえずイギリスのEE（イングリッシュ・エレクトリック）キャンベラ双発爆撃機をライセンス生産したマーチンB-57を発注していた。しかし，性能的に不満が残るため，各社にRBL-X（次期偵察/軽戦術爆撃機）の提案を要求した。

最終的にWS（ウエポンシステム）302Aとして残ったのがダグラスとマーチンの提案で，ダグラス案はA3Dを下敷きにしたもの，マーチンはB-57の改良案だった。空軍はダグラス案を採用，52年に正式契約を結んだが，採用に当たっていろいろ追加要求を出してきたため，結局スカイウォーリアとはまったくの別機となった。両者の相違で顕著なところは機首コクピット部と主翼，そしてエンジンで，降着装置も陸上用となり脚にタイヤが装備されている。

デストロイヤー・シリーズの開発は海軍機の開発製造を行なっているエルセグンド部門ではなく，空軍と結びつきの深いロングビーチ部門で行なわれた。そのため，B-66の設計はハイネマンではなく，ロングビーチ部門の主任設計者，ジョン C.バックウォルターが行なった。「ハイネマン・ウェイ（ハイネマンの流儀）」とも呼ばれる独特の設計法はつとに有名だが，デストロイヤーを見てバックウォルターにはかわいそうだが，「ハイネマンに設計させていれば……」と嘆くのは筆者だけではないだろう。しかし見方を変えれば，スパコンだCAD/CAMだのと，ハイテクに惑わされることなく，設計者の個性が反映できた「いい時代」だったともいえるだろう。

空軍とその前身である陸軍航空軍は，第二次大戦中から3種類の爆撃機を使い分けてきた。重爆撃機（ヘビー・ボマー），中爆撃機（ミディアム・ボマー），軽爆撃機（ライト・ボマー）で，軽爆撃機は48年まで攻撃機（アタック・エアクラフト）と呼ばれていた。重爆が前線からはるか後方の都市や軍事施設を叩く戦略爆撃，軽爆（攻撃機）が地上部隊支援を中心とした戦術爆撃（近接航空支援や阻止）を行ない，中爆は文字どおりその中間的機種で戦略/戦術爆撃を兼務していた。爆撃任務には事前/事後の目標偵察が不可欠で，爆弾の替わりにカメラを搭載した偵察型も多数生産されている。

デストロイヤーがまず偵察型から生産された裏に，朝鮮戦争における偵察機の苦戦ぶりがあった。北朝鮮/中国軍は51年の正月攻勢以降，MiG-15の大量投入を開始したが，これにより低速のRB-29やB-26インベーダーはおろか，ジェット偵察機RF-80Cシューティングスターの活動まで制限されることになる。RB-66Aはハイネマンの前作，RB-26インベーダーを代替する機体として発注されたもので，実用化を急ぐ空軍は原型機も作らずいきなりRB-66A（モデル1326）を発注した。契約は52年1月31日付のAF33（600）-9649で，1号機は54年6月28日に初飛行，年末までには全機引き渡されたが，実戦部隊には配備されることはなかった。

いくらXA3D-1という原型があるとはいっても，実質的にはB-66は別設計であり，5機のRB-66Aは試作/前量産型として試験評価用に使われ，続くB/RB-66Bが最初の量産型となった。52年4月24日付のAF33（600）-16314契約で発注されたB型のうち，写真偵察型RB-66B（モデル1329）が54年12月，爆撃型B-66B（モデル1327）が翌年1月5日に進空している。56年1月には最初のデストロイヤーとして，RB-66Bがサウスカロライナ州ショー空軍基地の戦術偵察航空団363TRWに配備されている。続いて3月には，爆撃型B-66Bがフロリダ州ハールバートフィールドの戦術爆撃航空団17BW（TAC）に配備されたが，この頃

隊は55年まで鳥取県の美保基地に展開，B-26B/Cを運用していた軽爆撃航空団17BW（L）であった。

RB-66Aより3ヵ月遅れで発注されたB/RB-66Bが半年遅れの初飛行となったのは，RB-66Aの飛行試験中にバフェット（バタつき）というトラブルが生じたためで，B型は生産ライン上で改修が施された。結局，B-66Bは53年度予算で26機，54年度予算で33機，55年度予算で13機が発注されており，57年9月までに72機すべてが引き渡されている。RB-66Bは53年度73機，54年度30機，55年度42機の計145機で，ほぼ同時期（57年10月）に完納された。

Photo: USAF

1957年11月，エドワーズにおけるB-66B（54-0479）。爆弾倉ドアと多孔スポイラーに注目。

生産は2工場で5種294機

RB-66AとB/RB-66Bにおける第1の相違点はアリソンJ71ターボジェットで，A型の試作型YJ71-A-9（最大推力9,570ℓb）に対して，初期生産型17機はその量産モデルJ71-A-9，18号機以降はパワーアップしたJ71-A-11（9,700ℓb），最終16機はJ71-A-13（10,200ℓb）に換装されていた。RB-66C初期型はA-11，後期型とWB-66DはA-13で，EB-66Eなどの後期改造型もA-13に換装された。スカイウォーリアのプラット&ホイットニーJ57ターボジェット（推力10,000～10,500ℓb）と比べ，J71は大型で胴体長の1/3近い巨大なエンジンナセルをぶら下げることになる。

新型の燃焼室や可変排気ノズルを採用したJ71は，大きくなった割にパワーはJ57より劣っており，信頼性も大きな向上を見ておらず，現在ではこのエンジン選択を誤りとするのが定評となっている。エンジンを吊り下げる主翼も折りたたみ機構を廃止しただけでなく，新型のスロッテッド・フラップを装備した大型のものに変更されており，平面形からも両者の識別は容易だ。

このほか機首はA3Dとはまったく異なる新設計で，ウエスタン・エレクトロニクスK-5レーダー爆撃システム搭載のため大型化されたレドームと，配列が一新されたコクピットが目を引く。

K-5はAPQ-24爆撃航法レーダーの派生型で，経費削減のためロフトボミング能力などを省いている。しかし，開発遅延や故障の多発などにより評価は低く，結局B-66Bの生産は半減された。K-5を搭載するのはB-66Bのみで，RB-66BはAPS-27捜索レーダー（RB-66CとWB-66DはAPS-63）を搭載した。またRB-66B/C，WB-66Dでは，後部胴体の下面にAPN-82レーダー航法システムを搭載している。

Photo: LOCKHEED

XB-50から給油を受けるRB-66B。F-100やRF-101，C-130などと大きさを比べてほしい。

A3Dではパイロットと爆撃/航法士が並列に座り，パイロットと背中合わせで後ろ向きに銃手を兼ねたプレーンキャプテン（機上整備士）席があった。B-66ではこの配置が一新され，パイロットがコクピット前方左側に位置し，右側はスロットルやサイドコンソールとなっている。そしてコクピット後方には，爆撃/航法士（右側）と銃手兼写真撮影手（左側）が並ぶ。非常時の脱出はA3Dでは胴体下部の脱出シュートドアへ滑り降りる方式だったが，デストロイヤーは上方射出方式に変更された。

胴体下にあって，観音開きの2枚扉とバフェット防止用の多孔スポイラー（B-66Bのみ）を持つ爆弾倉は10,000ℓb（約4,546kg）核爆弾1発あるいは通常兵器15,000ℓbを搭載できるよう設計されており，初期には3,185ℓb級原爆Mk.5および8,500ℓb級原爆Mk.6の搭載を予定していた。しかし，50年代末には小型水爆が登場，B-66用には2,027～2,540ℓb級のB28シリーズおよび2,060～2,330ℓb級のB43シリーズ（各2発）が標準的な搭載兵器となった。なお，初期の核爆弾は投下前に手動でアーミング（安全装置解除）する必要があったため，コクピットから爆弾倉へ通路が設けられていた。

核兵器搭載能力を持つ爆撃型デストロイヤーはB-66Bのみで，残りは偵察型として完成しているため爆撃機としての評価は高くない。しかし，核兵器運用能力はあっても，実際に投下した「経歴」を持つ機体は少ない。B-66Bは56年から57年にかけて実施されたビキニ環礁における水爆投下実験

返還後の羽田で公開された11TRSのWB-66D。レドームやプローブの大きさが分かろう。

"オペレーション・レッドウイング"に1機が参加している。ただしB-66Bは爆弾を投下したわけではなく、投下したB-52と並んで飛び、投下時と同じ状況を想定してサバイバビリティを確かめたようだ。

一方、RB-66Bでは爆弾倉前/中部に偵察カメラを搭載、後部の爆弾倉を残して写真撮影用照明弾を搭載できた。搭載カメラはK-37あるいはK-47大型カメラ1台とK-46カメラ3台で、照明弾はM120フォトフラッシュ弾48発あるいはM123フォトフラッシュ・カートリッジ40発を搭載した。空軍は53年6月12日に締結したAF 33（600）-25669契約で、B-66B 33機、RB-66B 72機とともに、初めて電子偵察型RB-66C（モデル1328）30機を発注している。RB-66Cは爆弾倉を潰して与圧キャビンを設け、ECMオペレーター4人分の座席（下方射出式）とコンソール、そしてECM機器のラックを確保した7人乗りの機体となった。

しかし、RB-66Cの後部コンパートメントは急ごしらえの感はいなめず、ECMオペレーターはラックに納まったAPR-9B無線受信機やAPR-14レーダー傍受受信機、ALA-5パルス分析装置、ALA-6 DF（方向探知器）、APD-4方位角表示器などを個々に監視していた。なお、気象偵察型WB-66D（モデル1365）ではRB-66Cと同様の後部コンパートメントに気象観測士席2座を配置、その後方にAME-1ラジオゾンデ・ディスペンサー、AMR-3ラジオゾンデ・リセプターなどを装備している。

WB-66Dは54年9月24日付のAF 33（600）-28368契約で36機が発注された立派な量産モデルで、RB-66A、RB-66B、B-66B、RB-66Cに続く5番目の、そして最後のモデルだ。ちなみにRB-66CとWB-66Dはロングビーチ工場製ではなく、オクラホマ州タルサのダグラス工場で製造されており、制式名の後にタルサ工場を表わす「DT」のマニュファクチャーズ・コードが付く（ロングビーチ製は「DL」）。

RB-66Cは55年10月29日に進空したが、そのうち54年度発注の30機はRB-66Bとして発注され、生産ライン上で改造した機体で、56年にショー空軍基地のTAC/363TRW/9TRSに配備された。同様にPACAF（太平洋航空軍）の67TRW/11TRS（横田基地）、USAFE（在欧米空軍）の10TRW/42TRS（西独シュパンガーレム基地）にも配備されており、58年からは前年の6月29日に初飛行したWB-66Dも9/11/42TRSに配属、混成配備となった。

空軍は363機のデストロイヤーを生産、6個爆撃飛行隊と10個偵察飛行隊を編成する計画だったが、B-66Bが70機ほどキャンセルされたため、生産数はRB-66A 5機、RB-66B 145機、B-66B 72機、RB-66C 36機、WB-66D 36機の計294機にとどまった。これらは52～55年度にわたって発注され、58年1月に294機目となるWB-66Dが空軍に引き渡され、生産を終了している。B-66Bのキャンセルは当然で、K-5の不調に加え、このころにはB43水爆1発を胴体内の爆弾倉に収容、超音速で投弾できるリパブリックF-105サンダーチーフ戦闘爆撃機が実用段階に入っており、鈍足な戦術爆撃機に存在意義はなくなっていたのだ。

しかし、デストロイヤーは偵察型の開発が先行され、しかも生産数の2/3以上を偵察型が占めることからも分かるように、戦術爆撃は任務のひとつにすぎなかった。この多用途性こそ、本機がEB-66としてベトナム戦争後の74年まで使われ続けた要因であろう。同じことは、デストロイヤーの原型であるA3D/A-3スカイウォーリアにもいえる。

電子戦型の主役はEB-66E

50年代に登場した量産型デストロイヤーについてはこのくらいにして、60年代から70年代まで使われた、電子戦バージョンに

尾部にJATOを装備したWB-66D（55-0432）。背景などから横田での撮影と思われる。

Photo : Toyokazu Matsuzaki

真正面から見たEB-66E。前席は単座化されているものの、パイロットは左側に位置する。

ついて紹介していこう。デストロイヤーといえば、横田基地の67TRWに2個飛行隊（11TRS/RB-66C,WB-66Dと12TRS/RB-66B）が59年末まで展開していたが、今では当時のことを知らない読者が大半であろう。67TRW解散によってPACAFにデストロイヤー部隊はなくなったが、同じく海外展開中のRB/WB-66部隊10TRWでは、爆撃機としての役目を終えたB-66Bを電子戦機に改造する作業が進んでいた。

PACAFと異なり、ワルシャワ条約軍と直接対峙していたUSAFEにはB-66Bを擁する軽爆撃航空団47BW(L)があって、英国内2基地に3個飛行隊、84/85/86BS（TAC）を編成していた。しかし、62年6月には3個飛行隊とも解散、13機が10TRWに移管された。13機には59年5月ごろからALE-1チャフ・ディスペンサー、APS-54レーダー警戒セット、ALT-6/6B/7/8/8Bジャマーなどを爆弾倉に搭載、銃手がECMオペレーターを務める3座の戦術電子戦機、当時はアクティブECM機と呼ばれる電子妨害機に改造された。コンテナのかたちで爆弾倉にECMシステムを搭載するため、当初はB-66B "Brown Cradle" と呼ばれていたが、66年5月にEB-66Bと改称されている。

なお、13機のBrown Cradleは改称に先駆け、65年6月にはフランスのシャンブリー基地に新編された25TRG隷下に移動しており、66年になってEB-66Cと改称されたRB-66C電子偵察機が、続いてRB-66Bを改造したアクティブECM機EB-66Eが配備されるにともない、EB-66Bは本国へ帰還した。このうち12機は66年11月にタイのタクリ基地へ移動、460TRW隷下に6460TRSを編成している（のちに戦術電子戦飛行隊6460TEWSと改称、68年には42TEWSとなる）。ただし、当時としては秘中の秘だったようで、EB-66C/Eが何度となく来日しているのに対し、EB-66Bは日本で確認されていない。

また、米本国やヨーロッパでもほとんど公表されている写真が少ないので外見的な差異は分からないが、尾部にMD-1/1A射撃管制装置のレドームとボールターレットを残したまま（レーダーとM24A-1 20mm機関砲は撤去）という機体と、EB-66Eのようなロングテイルに変更した機体があった。この部分は着脱可能で、必ずしも識別点とはなりにくい。また追加されたアンテナもEB-66Eと比べて少なく、シリアルと撮影時期で確認するのが一番だろう。

続いてはEB-66Cだが、これは基本的にRB-66Cそのもので、66年中盤以降、尾部ターレットの替わりにチャフ・ディスペンサーなどを収容したテイルコーンが付いた。これを機にEB-66Cと改称されたわけだが、しかし、テイルコーン付きのRB-66CやテイルコーンのないEB-66Cもあることから、識別はEB-66B同様、撮影時期とシリアルに頼る方が無難だろう。EB-66Cはタクリに展開していた355TFW隷下の41/42TEWSに配属され、北ベトナム/ベトコン軍の地対空ミサイルや対空火器管制レーダーの電波収集/分析を行なった。このほか、電子妨害や強力な自衛能力を生かした爆撃パスファインダーをEB-66Eとともに実行している。なおUSAFEでもシュパンダーレムの36TFW/39TEWSに配備されており、69年ごろからは以下に紹介するEB-66Eと混成運用されることになる。

デストロイヤー・シリーズで最も多く生産されたRB-66Bを改造したアクティブECM機がEB-66Eで、52機が改造されている。EB-66Eでは爆弾倉部分にECMコンパートメントを設け、左右に各種電子戦機器を納めたラックを配置している。主な搭載機器を列記しておくと、ALQ-59 VHF通信

Photo : Toyokazu Matsuzaki

EB-66Eの尾部にある丸いところがAAQ-4 IRCMで，周囲のアンテナはレーダー波受信用。

ジャマー，ALT-6B/22連続波ジャマー，ALT-28/31バラージジャマー，ALT-32雑音スポット/バラージ・ジャマー，QRC-279Aジャマー，ALR-18連続波ジャマー用受信機，ALR-20パノラミック受信機，APR-25レーダー警報受信機，APR-26地対空ミサイル発射警報受信機，AAQ-4 IRCMセットその他で，初期型EB-66B/CにもIB-66-951/954/975などのTCTO（臨時技術指令書）による改修で順次搭載されていった。

EB-66EはEB-66Bと同様，パイロットと航法士，EWO（電子戦士）の3名だが，急造のEB-66Bがパイロット席後方の銃手席をEWOステーションとしていたのに対し，EB-66EではEWOと航法士が位置を交換，後部右側の空いた部分に機器や操作パネルがぎっしり詰め込まれた。EB-66Cでは胴体下のレドーム内に各種受信機のアンテナを収容，後期型では尾部下面にALA-32ジャマーのアンテナフェアリングを追加していた。しかし，EB-66Eの場合は胴体下を中心に，側面や上面にも追加された大小のブレードアンテナが最大特徴で，もちろん全機テイルコーン付きだ。

USAFEにEB-66Eが配備されたのは69年からと既述したが，東南アジアへの配備はもっと早く，67年後半にはEB-66Cとともに355TFWに配備されている。なお，PACAF部隊は68年から2文字のテイルレターを付け始め，タクリの355TFWにはひと文字目に「R」が付けられた。EB-66C/E飛行隊では，41TEWSが「RC」，42TEWSが「RH」となる。41TEWSは69年10月に解散したが，42TEWSは70年9月にタイ，コラート基地の388TFWへ移動，「JW」のレターを付けて74年1月まで駐留していた。

68年1月に米海軍の情報収集艦プエブロが北朝鮮軍に拿捕される事件が起きると，板付基地にEB-66C/E 6機が派遣され，363TRW/Det.1を編成される。約10年ぶりのデストロイヤー・カムバックで，69年5月にはその前の月に起きたVQ-1のEC-121M撃墜事件にともなって飛行隊（19TEWS）に格上げされ，嘉手納の18TFW麾下に入った。そして70年10月30日に嘉手納で解散するが，388TFW/42TEWS所属機は日本へ飛来したことがなく，日本におけるデストロイヤーはこれが最後になった。

一方，36TFW/39TEWSは69年に航空団とともに独ビットブルク基地へ移動（テイルレター「BV」），71年末にはシュパンガーレムの52TFW「SP」へ配備され，1年後の72年12月に解散されている。ただし，39TEWSの伝統はショー空軍基地の363TRWに受け継がれ，戦闘要員訓練飛行隊4417CCTSが39TRTSをへ経て39TEWTSとなり，74年3月15日，最後のデストロイヤー飛行隊として解散した。

テストベッドとX-21A

実戦機としてのデストロイヤーは74年で姿を消したが，充分なペイロードを生かして70年代末まで各種のテストに充てられた。テストベッドとなった機体を列記しておくと，RB-66A 1機がJRB-66Aに，B-66B 2機がNB-66Bに，RB-66B 2機がJRB-66BとNRB-66Bに，WB-66D 2機がJWB-66Dに改造されている。また，別のWB-66D 2機はノースロップに移管され，LFC（ラミナーフロー・コントロール＝境界層制御）実験機X-21Aに改造された。

最初に試験を開始したのはデストロイヤー1号機を改造したJRB-66A（52-2828）で，エンジンをジェネラル・エレクトリックCJ805-3ターボジェットに換装，機体全面を真っ赤に塗って飛行試験を行なった。CJ805-3は59年1月に初飛行したコンベア

CV880旅客機のパワープラントで，コンベアB-58ハスラー爆撃機のジェネラル・エレクトリックJ79エンジンからアフターバーナーを撤去したモデル。JRB-66Aは続いて，CV990用のCJ805-23アフトファンのテストベッドとしても使用されている。同じように民間機エンジンのテストベッドとなったのがNRB-66B（53-0421）で，こちらはダグラスDC-8-50用プラット＆ホイットニーJT3D-1（軍制式名TF33-P-3）ターボファン試験機で，61年3月から飛行試験を開始している。そして62年中盤には，右側にパワーアップ型JT3D-5A/TF33-P-7を搭載して試験を再開した。

エンジンのほかB-66テストベッドが行なった試験としては，ミサイルの誘導装置や戦闘機のレーダーがある。JRB-66B（53-0412）は機首にピノキオノーズを装着，ボーイングIM-99（MIM-10）ボマーク地対空ミサイルの誘導システムを搭載，飛行試験を行なっている。同じようにピノキオノーズを持つテストベッドとしては，ジェネラル・ダイナミックスF-111用レーダー試験機NRB-66B（53-0413），マクダネル・ダグラスF-4Eファントム用ヒューズAPQ-120レーダー試験機JWB-66D（55-0390），マクダネル・ダグラスF-15Aイーグル用APG-63レーダー試験機JWB-66D（55-0391）などがあり，70年代末まで使われた。

このほか，2機のNB-66B（53-0488，54-0481）は国立パラシュート試験場（のちに航空宇宙回収施設と改称）でジェミニ/アポロ計画にともなう高高度パラシュート投下試験に充てられている。また飛行試験とは異なるが，MASDC（軍用機保管処分センター，現在の空軍航空宇宙整備再生センター）で保管されていたRB-66B 3機（53-0447,0450,0453）は，ニュージャージー州NASレイクハーストにおいて，FAA（米連邦航空局）の衝突試験に使われている。これらはレールの上を離着陸速度で滑走，障害物に激突，その損傷や破壊状態が綿密に調査された。アリゾナの砂漠でトカゲのすみかとなって，徐々に朽ち果てていく運命とどちらが幸せかは一概には比べられない。

最後にX-21A（55-0408,0410）についても紹介しておくと，1号機（55-0408）は63年4月18日にカリフォルニア州ホーソーンにあるノースロップ社工場で初飛行した。境界層制御というのは主翼の上下面を流れる気流が剥離しないよう，人為的な力で制御する方式で，具体的には主翼表面に細い溝を切り，ポンプによって表面の空気を主翼内に吸い込むというものだ。新設計の主翼にはエンジンや動翼など余分なものはすべて撤去されており，唯一，後縁下面に吸引した空気を排出するポンプユニットを装備している。エンジンはXJ79-GE-13のアフターバーナー撤去型を採用，尾部胴体に取り付けるリアジェット形態となった。当初，2号機としては55-0409を改造する計画だったが，同機はホーソーン飛行場で着陸に失敗，オーバーランして脚を折る事故を起こしたため，急遽55-0410が改造されることになり，こちらは63年8月15日から飛行試験を開始した。2機の試験は66年，成功裡に終了している。

以上，294機製造されたB-66シリーズについて簡単に紹介してきた。スカイウォーリアとは比べものにならない無骨な機体となったデストロイヤーだが，細かく見ていくとそこには「ハイネマン・ウェイ」が脈打っていた。物書き商売をしていると記事を書き進めているうちに対象物に感情移入してしまうことがある。ハイネマンのブランチウェイ（支流）といえるB-66デストロイヤーも，あとからだんだん好きになってくる，味のある飛行機であった。

Photo / Frank B. Mormillo

FAAが衝突試験用に使ったRB-66B(53-0450)。主翼上面に揚力を抑えるフェンスが見える。

B-66量産機シリアル

AF 33(600)-9649		
RB-66A-DL	52-2828/2832	5機
33(600)-16314		
RB-66B-DL	53-0409/0481	73機
B-66B-DL	53-0482/0507	26機
AF 33(600)-25669		
RB-66B-DL	54-417/0446	30機
RB-66C-DT	54-0447/0476	30機
B-66B-DL	54-0477/0505	29機
RB-66B-DL	54-0506/0547	42機
B-66B-DL	54-0548/0551	4機
AF 33(600)-28368		
B-66B-DL	55-0302/0314	13機
RB-66C-DT	55-0384/0389	6機
WB-66D-DT	55-0390/0425	36機
計294機		

B-66改造機シリアル

JRB-66A-DL	52-2828	1機
JRB-66B-DL	53-0412	1機
NRB-66B-DL	53-0413, 0421	2機
EB-66B-DL	53-0482, 0484/0487, 0489, 0491/493, 0495/0498	13機
NB-66B-DL	53-0488, 54-0481	2機
EB-66E-DL	53-0479/0480, 54-0417, 0419/0420, 0423/0424, 0426/0427, 0429, 0431, 0434/0435, 0438/0443, 0445/0446, 0506/0511, 0514/0516, 0519/0529, 0531/0534, 0536/0537, 0539/0540, 0542, 0545/0545	52機
JWB-66D-DT	55-0390, 0391	2機
X-21A-NO	55-0408, 0410	2機

性能/諸元(B-66B)

全幅	72.5ft(22.10m)
全長(プローブなし)	75.17ft(22.92m)
全高	23.6ft(7.19m)
翼面積	780ft2(72.46m2)
空虚重量	42,549lb(19,300kg)
運用自重	57,800lb(25,218kg)
最大離着陸重量	83,000lb(37,649kg)
最大速度(海面高度)	548kt(1,016km/h)
巡航速度(高度35,000ft)	459kt(851km/h)
上昇率	3,530ft/min(18m/sec)
実用上昇限度	36,500ft(11,125m)
戦闘行動半径	785mile(1,450km)
フェリー航続距離	2,145mile(3,975km)

DESTROYER Photo Album

●写真解説：石川潤一
Photo Caption : Junichi Ishikawa

← 1954年6月28日に初飛行した、RB-66A 1号機（52-2828）。キャノピー後部にある航法士席の角窓がB型以降との識別点で、正方形だった窓は後期型では小さく、横長になっている。主翼後縁部がよく分かる写真だが、後縁は内/外舷のフラップとエルロンから構成されており、フラップにはNACA（NASAの前身）新開発のスロッテッド・フラップが採用されている。尾部だけを見るとA3Dスカイウォーリアに似ているが、前部はまったくの別機だ。

Photo : USAF

→ 1957年5月9日、横田基地に駐機する67TRW/12TRSのRB-66B（53-0480）。12TRSと姉妹飛行隊11TRS、そして航空団司令部は56年8月に伊丹から横田へ移動。まず12TRSがRB-26CからRB-66Bに機種改編しており、続いて11TRSがRB-66C/WB-66D飛行隊となった。しかし、両飛行隊とも60年3月8日付で解散。年末までには全機本国へ帰還しており、ナチュラルメタルのデストロイヤーは国内では60年が見納めとなった。

Photo : USAF

Photo : USAF

← 1961年9月、ウィップ・ソウ演習参加のためバージニア州ラングレー空軍基地を離陸、KB-50J給油機の支援を受けながら大西洋を横断するRB-66B。TACは英FR（フライト・リフュエリング）社が開発したプローブ・ドローグ式空中給油を採用したが、SACはフライングブーム式を採用。センチュリーシリーズが退役するまでこの混乱状態は続いた。RB-66Bは3機ともターレットを外し、ECMテイルとも呼ばれるテイルコーンに換装している。

→ 南ベトナムのタンソンニュット基地に駐機する363TRWのRB-66B（53-0415）。1965年4月，ローリング・サンダー北爆作戦において北ベトナム軍がSA-2ガイドライン地対空ミサイルを保有していることが判明，電子妨害/パスファインダー機として363TRWからRB-66Cがタイのタクリへ急派された。タンソンニュットへは66年初頭からRB-66派遣が始まっており，本機も尾翼のTACインシグニアで363TRWからのTDY（一時派遣）と分かる。

Photo : USAF

→ 1956年3月1日，エドワーズ空軍基地で撮影されたARDC/AFFTC（航空研究開発軍団空軍飛行試験センター）のB-66B（53-0488）。機首側面がARDC，垂直尾翼がAFFTCのインシグニアで，ARDCは61年4月1日付でAFSC（空軍システム軍団）になり，92年7月1日付でAFLC（空軍兵站軍団）と統合されて現在のAFMC（空軍資材軍団）となっている。この#3488はのちに，高高度パラシュート投下試験機NB-66Bに改造されている。

Photo : USAF

Photo : USAF

← シリーズ唯一の爆撃型B-66Bの24号機（53-0505/B-24）。爆弾倉前にある孔のあいた板がバフェット防止用のスポイラーで，扉のバタつきを防止するとともに，爆弾倉内に乱流を生じさせて，爆弾の離脱，落下を容易にする。爆弾倉のすぐ後ろにある黒い涙滴状のフェアリングはARN-6ラジオコンパスのアンテナで，尾部下面の丸い部分はARC-25 UHF無線機の，垂直尾翼側面にある黒い長方形はARN-14 VOR/ローカライザーのアンテナ。

Photo USAF

↑ 1960年11月28日，オペレーション・ジャック・ハイ期間中のショー空軍基地におけるひとこま。機体はラジオコール・ナンバーの読める中央がRB-66C（55-0386）で，3機とも前胴下面にALA-6方向探知機，APR-9Bレーダー傍受受信機などのアンテナを収容するフェアリングが見えるので，363TRW/9TRSに所属する電子偵察機RB-66Cと分かる。垂直尾翼の黒い斜め線は落雷に備えた絶縁部で，RB-66A，B/EB-66Bにはない特徴だ。

Photo Yasunori Toda

← 1959年12月1日，横田のR/W36をローパスする67TRW/12TRSのWB-66D（55-0418）。後部胴体下面の黒い部分がARN-82航法レーダー。そのすぐ後ろにある小さな黒い四角はラジオゾンデからの信号を受信するAMR-3のアンテナだ。前脚扉にオーストラリア訪問を表わすカンガルーが見えるが，その右側が黒く塗られているのはP-220クラウドカメラの防眩用。また，対になった細長い長方形が前後にあるが，これは電波高度計のアンテナ。

Photo : USAF

↑　1967年，タイのタクリ基地に駐機する355TFW/6460TEWSのEB-66C(54-0463)。前胴下面のフェアリングや主翼端のAPD-4機上方向探知器のポッドは残されたままだ。ただし，ALE-1チャフ・ディスペンサーを収容したテイルコーン付きになっており，前胴および後胴側面にALT-32ジャマー用の白いブレードアンテナが追加されている。ちょっと見にくいかもしれないが，尾部下面にはジャマーのシミター形アンテナがある。

↓　1972年7月5日，西ドイツ上空を飛ぶ52TFW/39TEWSのEB-66C(55-0386)。39TEWSは71年12月31日にビットブルクの36TFWからシュパンガーレムの52TFWへ移動したが，テイルレターは全機「SP」となったわけではなく，「BV」のまま72年末の解散を迎えた機体もあった。ただし本機は，撮影の2ヵ月後に墜落してしまった。尾部下面にALA-32のフェアリングが追加されており，エンジンの脇にももうひとつ大きなECMフェアリングがある。

Photo : USAF

→ 1968年8月8日，横田をタキシングする363TRW/Det.1のEB-66E（54-0542）。プエブロ拿捕事件にともなうオペレーション・コンバット・フォックスで，2月に板付へ展開した機体で，元の配備先4417CCTSの紅白チェッカーがまだフィンチップに残っている。EB-66EはDet.1による来日が初めてで，胴体上下に追加されたALQ-59通信ジャマー（QRC-128コンバット・マーチンの実用型）の大きな白いブレードアンテナがマニアの目を引いた。

Photo : Toyokazu Matsuzaki

Photo : Toyokazu Matsuzaki

← 1970年6月8日，横田を離陸する18TFW/19TEWSのEB-66E（54-0545）。板付のDet.1は69年5月15日，嘉手納へ移動して19TEWSと合流したが，このころになるとテイルコーン端にAAQ-4 IRCM（赤外線対抗）セットを搭載するなど，かなりの差異が見られる。なお，Det.1にはEB-66C 2機（54-0461，0466）も展開したが，このうち#466は72年4月2日，非武装地帯上空でSA-2により撃墜されており，その時のコールサインは"バット21"だった。

Photo : USAF

→ 1971年10月，ビットブルクに駐機する36TFW/39TEWSのEB-66E（54-0528）。胴体下のジャマー用ブレードアンテナがよく分かるが，手前の短い4枚がALT-22，その奥4枚がALT-28で，後方にはQRC-279，ALT-6B，ALT-31のアンテナが林立している。EB-66Eの捜索レーダーは原型がRB-66Bであるため新型のAPS-63ではなく，APS-27をそのまま搭載していた。レドーム先端には，各型ともARN-18 ILSグライドスロープ受信機を収容する。

Photo : USAF

← ジェネラル・エレクトリックCJ805-3ターボジェットを搭載したエンジン・テストベッドJRB-66A（52-2828）で，エドワーズにおける撮影。テイルコーンを除いた機体全面が赤く塗られており，エンジンパイロンとナセルは青と白。エンジンナセルはB-66のものを流用したようで，後部は明らかに異なっているが，前部に違いはあまりない。撮影時期は不明だが，CV880の初飛行が59年1月なので，57～58年ごろと思われる。

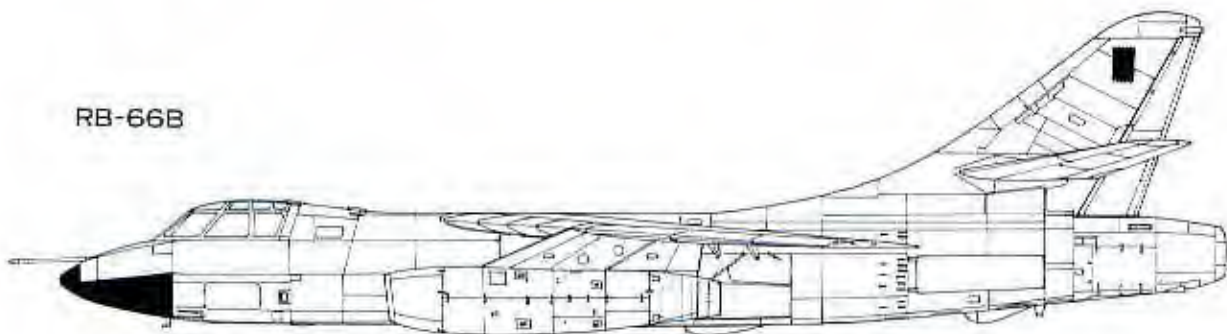
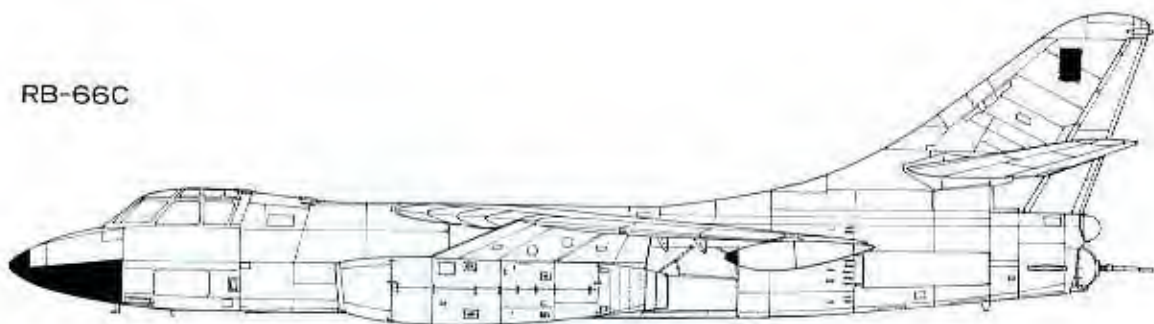
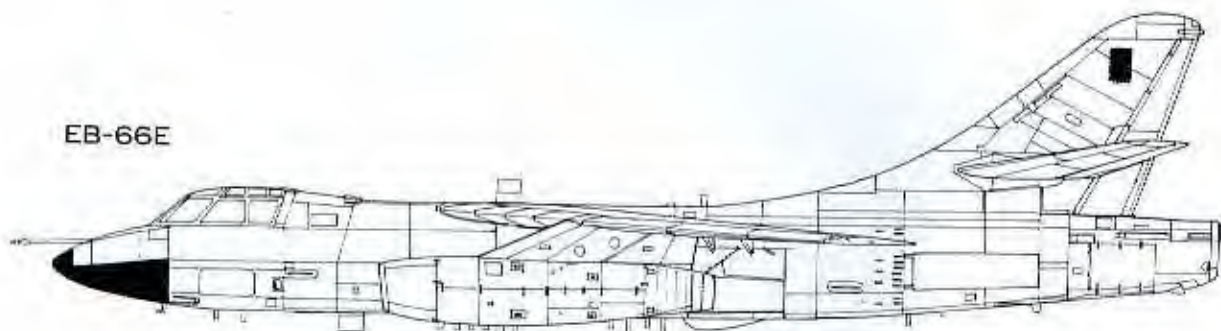
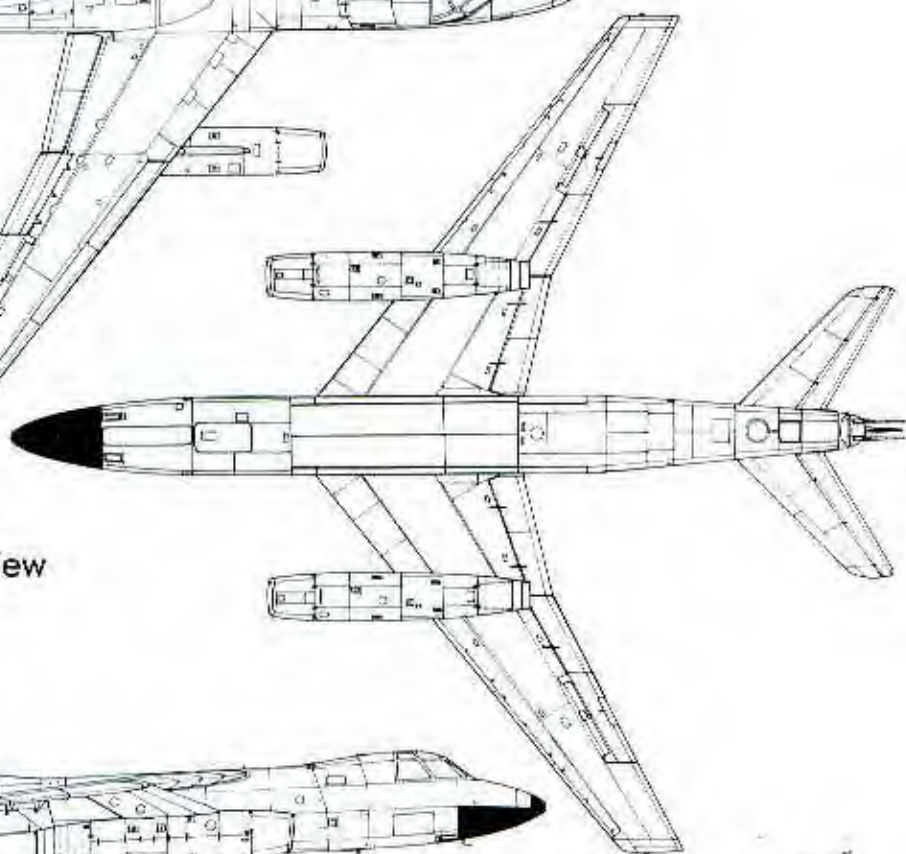
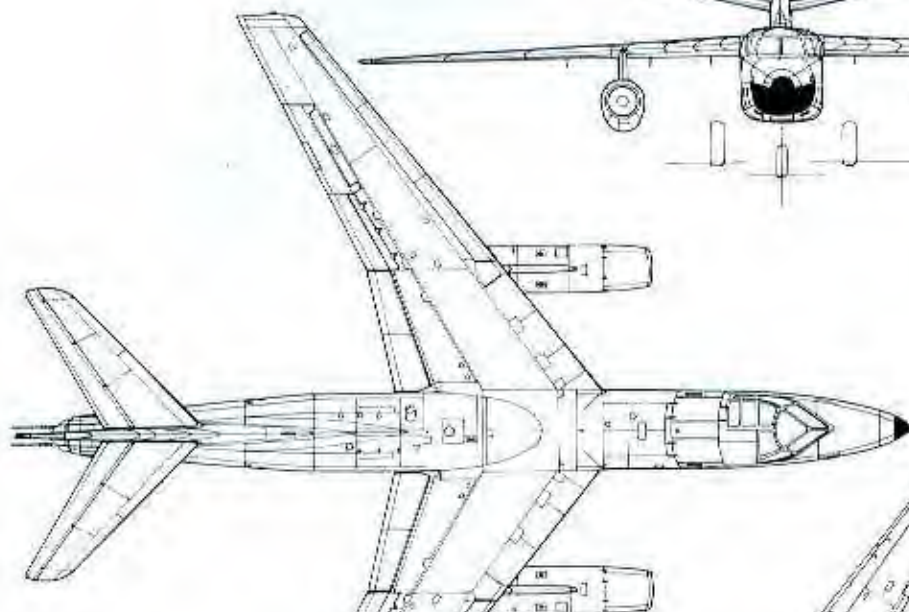
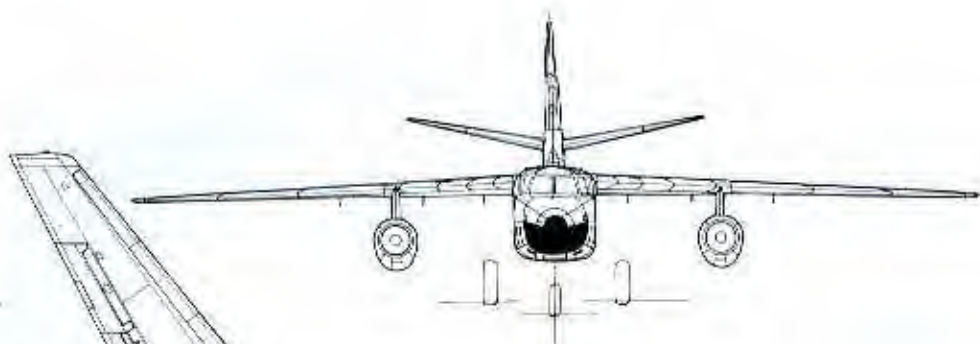
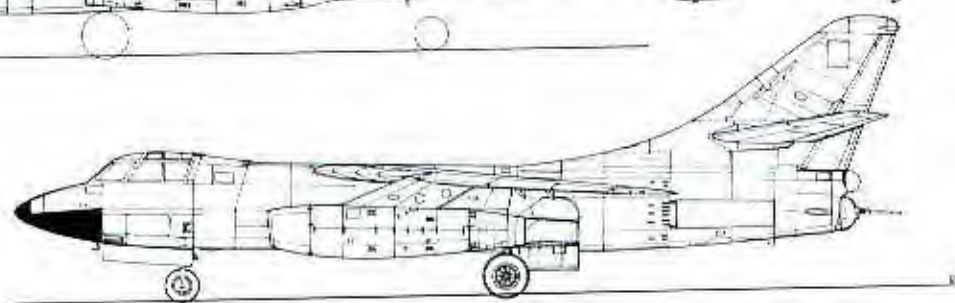
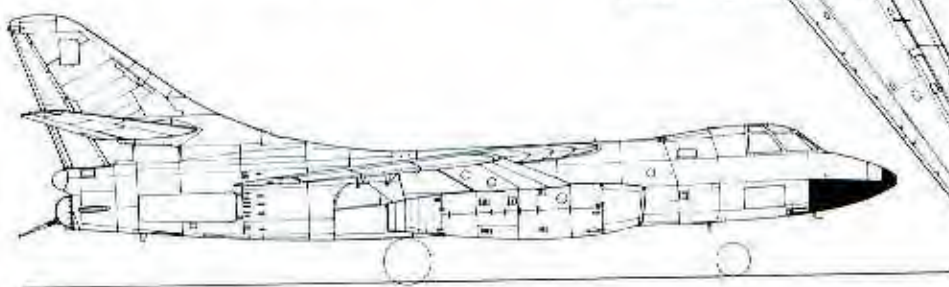
Photo : USAF

← こちらはDC-8-50用のプラット&ホイットニーJT3D/TF33ターボファンのテストベッド，NRB-66B（53-0421）。1961年3月2日に推力17,000ポンド級のTF33-P-3（JT3D-1）を2基搭載して飛行試験を開始した。JRB-66AのCJ805-3とは異なり，前部にファンを装備したターボファン・エンジンJT3Dはオリジナルのナセルにはとても納まらないため，パイロンに改造を加えて新設計のエンジンナセルを取り付けた。

Photo : USAF

→ 新型主翼とリアエンジンによって，原型となったWB-66Dの印象が薄れたX-21A LFC実験機1号機（55-0408）。2機のX-21Aは64年から66年にかけて飛行試験を実施。LFCを実施すると航続性能などが最大25%も向上することを実証した。しかし，技術的，経済的に克服しなければならない難点も多数指摘され，その後もLFCを全面採用した航空機はない。だがLFCの研究は現在も続けられており，X-21Aが果たした役割は大きかった。

Destroyer Development Type

Drawing by Yukio Suzuki

WB-66D
5 Plane View

Illustrated Warplane（折り込みイラスト解説）

作画：小泉和明プロダクション K. KOIZUMI PRODUCTION
解説：八巻芳弘 Yoshihiro Yamaki

1939（昭和14）年4月1日に初飛行に成功した12試艦戦は、自重1,600kgあまり、全備重量でも2,300kgあまりという軽い機体を、離昇出力780hpの三菱製瑞星13型で引っ張るという限りでは、海軍の要求を充分に満たす軽快な運動性と長大な航続力を実現していた。

そして、中島が1934（昭和9）年に試作1号基を完成させた小型軽量の14気筒エンジン栄は、このころには97式3号艦攻に搭載当初に発生した高空燃焼トラブルも、自動混合気調整装置の導入によって解決をみていた。試作3号機から搭載された、中島製栄12型エンジンは離昇出力940hpを発揮し、これを得て世界最高水準の戦闘機が完成した。

この裏には、贅肉をそぎ落とし、一切の防弾装備をも排除して、極限の軽量化を求めた機体設計があったから、実用化した後に当然に起きてくるはずの、武装や防弾装備の強化という前線からの要求には、はなから対処しえない弱点を秘めていたといえる。

栄21型（離昇出力1,130hp）を搭載した52型（A6M5）の原型機は、1943（昭和18）年6月に22型（A6M3）の1機を改造して試作された。主翼端を50cmずつ切り詰めて丸形に整形し、フラップ面積を増大、排気管を集合式からロケット効果がある単排気管に変更し、エンジンまわりの消火装置を廃止した52型は8月に制式採用された。

生産途中の第371号機からは胴内タンクと外翼内タンクに自動消火装置を初めて導入した。さらに、役たたずとして評判の悪かった無線機を遅ればせながら新型機に換装し、最大速度は32型（545km/h）より20km/hも向上して565km/hとなった。52型は三菱、中島で計約900機が生産された。

1944（昭和19）年2月から生産が始まった第748号機以降は52甲型（A6M5a）として、計390機が生産された。翼内の20mm機銃をドラム型弾倉からベルト給弾式の99式2号固定機銃4型に換装し、装弾数も各100発から125発に増加した。また、主翼の外板厚を0.2mm増し、急降下制限速度も740km/hになったが、自重は8kg、全備重量では10kgも増加していた。

52乙型（A6M5b）は1944年4月から生産に入った武装強化型で、胴体右側の7.7mm機銃を3式13mm機銃に換装し、生産途中から前面風防に45mm厚の防弾ガラスを装備して、計470機生産された。

10月1日に制式採用された52丙型（A6M5c）は、翼内20mm機銃の外側に13mm機銃を追加し、主翼下面に爆弾／ロケット爆弾用懸吊／発射装置を装備した武装強化型で、胴体左側の7.7mm機銃は廃止された。操縦席後方には8mm厚の防弾鋼板と55mm厚の防弾ガラスを装備したものの、予定されていた操縦席後方の140ℓ防弾タンクの設置や、水メタノール噴射装置付きの栄31型エンジンへの換装は間に合わなかった。

このため、従来のままの栄21型エンジンに、自重は32型より279kg、全備重量は417kgも増加した機体が重くのしかかり、翼面荷重は148kg/㎡に増大し、最大速度は32型よりさらに低下して540km/hにまで落ちてしまった。運動性も32型の水準にまで戻ってしまったが、有力後継機である烈風の開発に手間取っていたために、海軍は52丙型の生産に踏み切ったものの、さすがに93機の生産で打ち切りとなった。

本命の栄31型と防弾式胴体タンクを装備した機体は、53丙型（A6M6c）として12月に試作されたが、思ったほどの性能が出ずに採用には至らなかった。

カラー折り込みイラストは第203海軍航空隊の零戦52丙型で、飛行隊長機を表わす2本の白帯を胴体に巻いている。尾翼には元の所属部隊（大村海軍航空隊）をしめす「オ-148」の文字が透けて見え、燃料も不足し、品質の低下も著しかった敗戦間際のあわただしい状況を垣間見せている。カウリングは栄31型用に直径をやや増したタイプで、機首部との段差が著しくなっている。

零式艦上戦闘機52型丙の主要諸元

全長9.121m、全幅11.0m、全高3.57m、翼面積21.30㎡、自重2,155kg、全備重量3,150kg、燃料容量500ℓ＋300ℓ、発動機　中島栄31型　空冷星型複列14気筒　水メタノール噴射装置付き（ただし実際には栄21型のままだった）、離昇出力1,130hp、プロペラ　住友ハミルトン恒速式3翅、直径3.05m、武装　20mm機関銃×2、13mm機関銃×3、兵装　60kg爆弾×2または30kg爆弾×4または小型ロケット爆弾、最大速度540km/h（6,000m）、巡航速度337km/h（52型）、上昇力6,000m/7分40秒、実用上昇限度11,050m、航続時間9時間（4,180m）

三菱零式艦上戦闘機52丙型／MITSUBISHI TYPE ZERO CARRIER FIGHTER MODEL 52-Hei（A6M5c）

作画：小泉和明プロダクション／K. KOIZUMI PRODUCTION

【第45回】マーマデューク・トーマス St.ジョン・パトル／英空軍

Marmaduke Thomas. St. John Pattle

伊軍北上に備えた。

イタリアの参戦は6月10日のことで、6月14日にグラジエーターが伊空軍爆撃機を攻撃、護衛のフィアットCR32戦闘機と複葉機同士の、第二次大戦中とは思えない空戦を記録している。エチオピアのイタリア軍の動きは鈍く、No.80.sqnにとっては5日後の6月19日が初出撃となる。同じくフィアットの複葉戦闘機CR42ファルコと交戦したグラジエーターは、1機の犠牲は払ったものの19機中4機を撃墜した。

アフリカ戦線における伊空軍の動きが鈍いことを知ると、英空軍中東軍団は方針を転換して攻勢に出る。No.80sqnも8月初旬にリビア国境寄りのシディ・バラニまで分遣隊を進出させており、リビアへ侵入する爆撃機などの護衛を行なった。パトルは2ヵ月にわたってミッションを続けたが、まだ初戦果を記録するチャンスはなかった。

初戦果は伊空軍のブレダ65

そのチャンスは、8月4日になってようやく訪れる。この日、パトルは偵察ミッションを行なうウエストランド・ライサンダー観測機を護衛するため、僚機7機を率いてリビア領内に侵入した。そしてビル・タイエブ・エル・エセム付近で、17機のフィアット複葉戦闘機（CR32あるいはCR42）に護衛されたブレダBa65攻撃機の編隊と遭遇する。Ba65は単葉単座の戦闘攻撃機で、エチオピア戦争では主として対ゲリラ用に活躍したが、低速、鈍重のため英空軍相手では、複葉のグラジエーターに対しても苦戦を強いられた。

パトル編隊が遭遇したのは第50強攻航空団第159飛行小隊のブレダ10機で、彼はそのうちの1機を追撃、300mほど離れた位置から射弾を送り込んだ。しかし、グラジエーターIが胴体左右に2挺、主翼下面に2挺装備していたブローニング0.303in(7.7mm)機銃では致命傷には至らず、今度は半分ほどまで間合いを詰めて攻撃を再開した。この時、左主翼下の機銃が故障したが、敵機は不用意な

GLOSTER GLADIATOR Mk.II s/n X7971. No.80sqn RAF, 1941.

上側面はダークグリーンとダークアースの迷彩。下面はスカイ　サイトナンバーX7971は高さ8inサイズで黒。キャノピー下のパーソナル・マークは白黒にグリーンとイエローの縁柄。

旋回でパトル機の前を低速で横切るかたちになり，弾はブレダのエンジン付近に吸い込まれていった。

パトルにとってはこれが，No.80sqnに配属されてから3年半目にしての初戦果であり，イギリスに残った部隊では次々にエースパイロットが誕生するなか，出遅れ気味のスタートであった。初戦果に気をよくして，単機で基地を目指していたパトルは，追撃してくる5機のフィアット複葉機に気付く。記録ではCR42となっているが，戦後の調査で第50強攻航空団第160飛行小隊のCR32と認定されている敵機は，1機を失うと，泡を食って逃げ出した。

しかし，パトル機はこの戦闘中に別の機銃も故障しており，1挺ないし2挺の機銃では，さらに迫ってきた別のブレダ/フィアットの15機編隊に対抗できる力は残っていなかった。射弾を浴び，操縦桿が効かなくなったところでパトルは脱出を覚悟したが，幸運にも外傷は免れており，機を捨てて機外へ飛び出した。しかし，高度が低かったためパラシュートが開いたのは地面すれすれで，敵機はパトルが激突死したものと判断したのか，掃射も行なわず帰っていった。もしここで，気まぐれなイタリア人パイロットがとどめを刺そうとパラシュート付近を機銃掃射していたら，連合軍のトップエースはアメリカ陸軍のリチャード・ボングにさらわれていたことだろう。

九死に一生を得たパトルだが，試練は終わったわけではなく，一昼夜砂漠をさまよった末，通りかかったイギリス軍装甲車に拾われて生き延びることができた。ようやく基地にたどりついたのは8月6日になってからだが，翌々日の8日には再び出撃している。4日に搭乗，初戦果を記録しながら捨てざるを得なかったグラジエーターIはシリアル「K7910」と判明しているが，この時のグラジエーターも同じくMk.Iだ（シリアルは不明）。

8日のミッションでは，13機のグラジエーターが30機近いCR42戦闘機と乱戦を繰り広げており，英空軍は

艦上へ吊り上げられる95式水偵。写真では分かりづらいが"A I"の識別符号が記入されている。"A I"の符号は1航戦1番艦を示す。

て「識別符号」が使われている。

航空母艦の航空戦隊は15年ごろから17年秋ごろまでの間は航空戦隊を示す文字（アルファベット1文字）に艦船番号（ローマ数字）を組み合わせたものを各艦の識別符号としていた。開戦時を例にとると、1航戦1番艦の赤城がA I、3航戦2番艦の瑞鳳がC IIであった（図1）。

開戦当時、航空母艦の航空戦隊は第1航空艦隊を構成していたが、ミッドウェイ海戦後編成改正（17年7月）で、航空母艦の艦隊は第3艦隊となった。この時点では、まだ、これまでの方式が使われていたが、17年10月の南太平洋海戦の直前に「識別規定」が改正され、航空母艦の搭載機の識別符号は、1航戦1番艦の瑞鶴はA1-1、3航戦2番艦の大鷹はA3-2といったぐあいに、第3艦隊を示すAと航空戦隊名（番号）と艦船番号を組み合わせたものに変更され、隊名や艦船番号の数字もアラビア数字に変わった（図2）。

この方式は19年春まで使用されたが、その後、所属艦隊名（番号＝アラビア数字）、戦隊名（番号＝アラビア数字）、艦船番号（アラビア数字）を組み合わせた3桁の数字を識別符号として使用する方式が採用された。この方式では、第3艦隊に所属している第1航空戦隊の1番艦の大鳳が311、第3航空戦隊2番艦の千代田が332になるわけで、機体に記入する場合は、11、32のように第3艦隊を示す最初の3を省略すると同時に艦船番号は小さく書いていた（図3）。

戦艦、巡洋艦などの戦隊や艦隊司令部付属飛行機隊などは、終戦までこの艦隊名と戦隊名と艦船番号を組み合わせた3桁の数字を識別符号とする方式を使用していたが、空母部隊のみは19年6月のマリアナ沖海戦の直前（直後ともいう）から、搭載する航空隊の名称（番号＝3桁の数字）を識別符号とするようになった（図4）。これは、19年2月以降、各空母が固有の飛行隊を持つ方式が廃止され、これまでの空母の飛行隊で編成された航空隊を各航空戦隊に配属し、これが各空母に分乗するという方式が採用されたため、これに合わせたものである。

この尾翼に記入した識別符号とは別に、開戦時から18年ごろまでの間、空母搭載機は胴体後部に記入した帯の色で所属航空戦隊、数で艦船番号を示すようになっていた。

水上機母艦の航空戦隊の場合も15年ごろから17年秋ごろまでは空母の航空戦隊と同じであった（図5）。17年秋に図6のように艦船番号を示す数字はアラビア数字に変更されたが、所属航空戦隊を示す符号はこれまで通りアルファベット1文字であった。そして、18年4月に水上機母艦の航空戦隊がなくなるまで、この方式が使われた。

基地航空隊の航空戦隊の場合は、18年6月ごろまでは各航空隊ごとにアルファベット1文字の識別符号を与えられていたが（図7）、18年6月ごろから、航空戦隊を示す符号（アルファベット）に隊番号を示す数字（アラビア数字）を組み合わせる方式に変更された（図8）。

その後、18年末～19年はじめごろから、番号名の航空隊は、所属航空戦隊に関係なく、隊名となっている3ケタの数字をそのまま識別符号として使用するようになった（図9）。区別字を使用していた航空隊は、そのままであった。

■第1航空戦隊

昭和3年4月1日、日本海軍最初の航空戦隊として、赤城、鳳翔の2空母と第6駆逐隊で第1航空戦隊が編成さ

◎第3航空戦隊

初代の第3航空戦隊は水上機母艦部隊で、昭和11年5月1日に水上機母艦神威と能登呂で編成されたが、12月1日に解隊された。

翌12年7月7日に日華事変が勃発したのにともない、8月27日に神威で2代目の3航戦が編成され、第3艦隊に配属されて13年1月まで華中方面の作戦に従事した。この間、特設水上機母艦の香久丸と神川丸が増強されており、能登呂が加わった時期もあった。

13年2月1日、第5艦隊に転じ、12月15日に解隊されるまで華南方面の作戦に従事した。この間、8月1日には4航戦の解隊にともない能登呂がふたたび加わり、水上機母艦2隻と特設水上機母艦2隻という大きな部隊になっていた。

3代目の3航戦は空母部隊で、15年11月15日に龍驤と鳳翔でスタートしたが、16年4月10日には龍驤が4航戦に移り、そのかわりに瑞鳳が加わった。

17年4月1日に、いったん解隊したが、19年2月1日、千歳、千代田、瑞鳳の3空母で再編され、653空を分乗させてマリアナ沖海戦に参加した。

その後、8月10日に瑞鶴が加わり、瑞鶴、千歳、千代田、瑞鳳の4隻で19年10月の比島沖海戦に臨んだ。戦闘可能な空母の総力を結集した部隊であったが、日本機動部隊の最後の戦いとなった25日の戦闘で瑞鶴、千歳、千代田を失い、11月15日に解隊された。

識別符号はG（黄、15年11月）、C（赤、16年4月～17年7月）、A3（赤、17年10月～18年）、33（白、19年春）などを使用。

15年11月から17年7月までの間は胴体後部の識別帯は記入せず、胴体の側面にカウリング後端から尾端まで中心線にそって赤色の横帯を記入していたが、17年7月以降は他の航空戦隊同様、胴体後部に識別帯を記入するようになり、18年までつづけられた。帯の色は黄色である（図11）。

◎第4航空戦隊

昭和12年12月1日に水上機母艦能登呂と特設水上機母艦衣笠丸で編成され約2ヵ月間、華北方面の作戦に加わっていたが、13年1月末に華南に移った。

13年3月はじめに、いったん内地に帰った4航戦は、3月中旬以降は華中方面の作戦に参加していたが、4月28日に衣笠丸が除かれたのちは能登呂のみで華中・華北方面で行動した。8月1日に解隊となり、能登呂は3航戦に転じた。

2代目は空母部隊で、16年4月10

空母「瑞鶴」水平爆撃隊の97式艦攻12型 "EII-307" 号機。本機は誘導隊指揮官機であるため、垂直尾翼を赤色に塗っている。